SOPFEU

QUEBEC

1956

CA4
PQ
QUE A35
56P87

PROJET D'AMENAGEMENT DE QUEBEC ET DE SA REGION

CAC
PQ
QUE A35
56P87

JQ 1.2

SCHOOL of URBAN and REGIONAL PLANNING

PROJET D'AMENAGEMENT
DE QUEBEC
ET DE SA REGION

RAPPORT

Québec 1956.

PROJET D'AMENAGEMENT

DE QUEBEC

ET DE SA REGION

RAPPORT

Soumis à Son Honneur le Maire de Québec
et au Président de la Commission d'Urbanisme
et de Conservation de Québec

JACQUES GREBER, M.I.U.C., Hon. F.I.R.A.C., E.I.C.,
Hon. S.L.A.T.P., S.A.D.G.F., S.F.U.

EDOUARD FISET, M.I.U.C., I.R.A.C., S.A.D.G.F.,
C.S.M.H.C.
URBANISTES - CONSEILS

ROLAND BEDARD, M.I.U.C., M.R.P., M.Sc.,
DIRECTEUR DU SERVICE D'URBANISME
MUNICIPAL.

Québec 1956.

Monsieur le Maire,
Monsieur le Président de la Commission
d'Urbanisme et de Conservation de Québec,
Hôtel de Ville - Québec.

Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous présenter un projet de plan directeur et un rapport sur l'aménagement de Québec et de sa région, ainsi que d'autres études connexes.

Ce dossier ne représente qu'une étape dans la recherche d'une solution d'ensemble pour l'aménagement de la Ville et de ses environs, car l'absence d'un organisme pourvu des pouvoirs nécessaires pour en assurer la réalisation dans les cadres d'une législation appropriée, ne permet pas d'établir un programme définitif.

C'est pourquoi nous nous sommes appliqués à concentrer nos recommandations sur les problèmes majeurs dont les solutions préconisées ici nous apparaissent essentielles et valables dans tous les cas.

Nous vous remercions ainsi que les services de la Ville pour votre aide et votre collaboration. Nous remercions également les corps publics mentionnés au préambule, ainsi que les services de la presse, de la radio et de la télévision qui ont déjà puissamment concouru à intéresser la population à ces problèmes.

Enfin, nous voulons également rendre hommage au personnel technique du Service d'Urbanisme pour s'être dévoué si entièrement à une tâche qui s'ajoute à des devoirs journaliers déjà lourds pour un personnel et un équipement si réduits.

Nous vous prions d'agréer, Messieurs, l'expression de nos sentiments respectueux.

Jacques Gréber,

Edouard Fiset,
Urbanistes - Conseils.

Roland Bédard,
Directeur du Service d'Urbanisme.

TABLE DES MATIERES

PREAMBULE

ENQUETE DOCUMENTAIRE

PREMIERE PARTIE

PROJET REGIONAL D'AMENAGEMENT

1.- Exposé d'ensemble

2.- Habitations

3.- Industries

4.- Réseau routier

5.- Zonage

6.- Aspect administratif et juridique

DEUXIEME PARTIE

VILLE de QUEBEC

1.- Circulation et réseau des voies publiques

2.- Réseau ferroviaire

3.- Habitation

4.- Espaces libres

5.- Québec historique

6.- Esthétique

7.- Bâtiments publics

PROJET D'AMENAGEMENT de QUEBEC et de sa RETION

PREAMBULE

Ce rapport a pour objet d'exposer de façon succincte, les projets envisagés dans le plan directeur ainsi que les mesures particulières préconisées pour en assurer la réalisation.

Ces projets sont basés sur le multiples examens et enquêtes sur place, ainsi que sur l'analyse des conditions actuelles, des tendances et des besoins indiqués par la statistique résultant des recherches entreprises par les services techniques de la cité, de la Province, des compagnies d'utilité publique et, en général, de toute personne ou organisation susceptibles d'apporter le concours de leur expérience et de leur compétence à l'élaboration d'une étude d'aménagement.

L'exposé de ce travail d'enquête, dans tous ces détails, risquerait d'être fastidieux et d'alourdir le texte du rapport. D'ailleurs, tous les renseignements et documents réunis au cours de l'enquête, qui s'est étendue sur plusieurs années de travail, constituent un important dossier écrit, ainsi que de multiples plans, cartogrammes et graphiques, qui font partie des archives du Service d'Urbanisme et sont disponibles pour consultation.

Les rapports successifs soumis périodiquement depuis 1949 en font état, et permettent une meilleure compréhension des propositions énoncées ci-après.

Comme conséquence logique de l'enquête, diverses solutions d'aménagement général ou local du territoire municipal et de ses environs ont été étudiées, avec de nombreuses variantes permettant d'en comparer les aspects techniques, économiques et esthétiques. Seules seront retenues ici, les solutions qui apparaissent les plus valables, alors que le processus des recherches ne sera évoqué que dans la mesure où elles pourront servir d'illustration aux projets ou qu'elles en faciliteront la compréhension. Ce plan et ce programme d'aménagement ne prétendent pas cristalliser à jamais les développements futurs. Nous croyons fermement qu'une étude de cette nature n'aura de suite que si elle est suffisamment flexible pour y permettre les changements et les adaptations nécessitées par des forces

multiples qui orientent la croissance des villes. D'autre part, nous sommes également convaincus qu'il est urgent et essentiel, pour assurer la croissance harmonieuse d'un centre urbain, d'adopter une ligne de conduite générale basée sur l'étude systématique des conditions actuelles et l'évaluation des possibilités éventuelles. Ce sont les buts que ce plan et ce rapport s'efforcent d'atteindre.

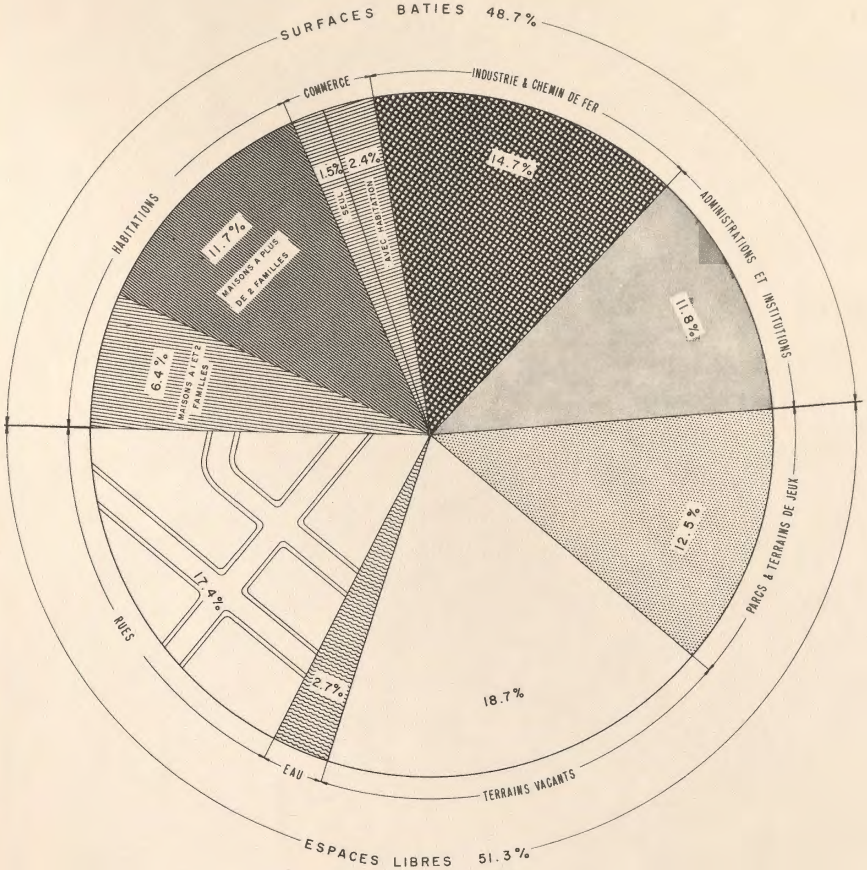
ENQUETE DOCUMENTAIRE

Les premières études commencées dès 1949, comprenaient tout d'abord de multiples enquêtes documentaires sur les données physiques, géographiques, sociologiques, démographiques, économiques et esthétiques correspondant au territoire occupé par la cité de Québec dans ses limites administratives, et en considérant les liaisons et interpénétrations de ce territoire avec ceux des municipalités avoisinantes. Un nombre important de plans, relevés, diagrammes et cartogrammes furent ainsi établis, permettant de connaître l'état actuel de ces territoires, dans tous les aspects susceptibles d'influencer les solutions d'aménagement proposées. Des études ont été également faites sur l'état juridique et administratif en vue d'assurer la consécration et la réalisation des projets.

Les documents d'enquête comprennent entre autres la mise à jour de toutes les feuilles cadastrales, les divisions administratives, la représentation détaillée de l'utilisation du sol et des valeurs foncières, ainsi que la densité de la population, les comptages des mouvements de circulation, l'analyse des mouvements ferroviaires, des précisions sur la topographie, l'emplacement des bâtiments ou des services publics, etc., ainsi qu'un grand nombre de mises au point d'études de détail.

L'examen d'une caractéristique particulière à la ville de Québec: son cachet historique et pittoresque qui représente par surcroît une valeur touristique de tout premier ordre, a donné lieu à des recherches et à des relevés que le dossier photographique complète et illustre abondamment. Cette documentation a pour but de permettre d'élaborer à bon escient les mesures adéquates pour la protection raisonnée de cette valeur particulière et de passer du stage des voeux à celui des décisions constructives et légalement applicables.

Au cours de ce long travail analytique, le service d'urbanisme a obtenu la plus complète coopération de différents services ou organismes publics et privés: les services administratifs et contentieux de l'Hôtel de Ville, les services des ingénieurs de la cité et de la police municipale, les services d'évaluation, les ministères des Transports, des Travaux publics et de la Défense Nationale du Gouvernement Fédéral, les ministères provinciaux de la Voirie et des Affaires municipales, l'administration et les ingénieurs des Compagnies C.P.R. et C.N.R. la compagnie de Pouvoir de Québec, la Compagnie de Téléphone Bell, la commission des Monuments historiques de la Province, la Chambre de Commerce, l'université Laval, la Société Historique de Québec, etc. Les municipalités avoisinantes, ont aussi collaboré étroitement à ce travail d'intérêt commun.



UTILISATION DU TERRAIN

VILLE DE QUÉBEC

ESPACES LIBRES

PARCS PUBLICS ET TERRAINS DE JEUX	700.18	ACRES
TERRAINS VACANTS PRIVÉS	1053.66	"
EAU	155.19	"
RUES	978.29	"
TOTAL	2887.32	"

SURFACES BÂTIES

HABITATION		
MAISONS À UNE ET DEUX FAMILLES	364.06	ACRES
MAISONS À PLUS DE DEUX FAMILLES	662.85	"
COMMERCE		
COMMERCE SEUL	138.33	"
COMMERCE AVEC HABITATION	86.11	"
INDUSTRIE		
INDUSTRIE ET CHEMIN DE FER	830.53	"
ÉTABLISSEMENTS		
FÉDÉRAUX		
PROVINCIAUX		
MUNICIPAUX		
RELIGIEUX	660.12	"
TOTAL	2742.00	"

TOTAL GLOBAL 5,629.32 ACRES

SERVICE D'URBAN
JUILLET 1953

S
S
S
R
R
B
G.P.
E.P.
E.P.
E.P.
C.O.
C
B
C
G.P.
H
E.S.
M
F
C
B
F.B.
M
F
M
M
M
F
E.P.
B
R
B
F.B.
M
S
F
M
M
F
S
B
F+B
R
B
R
R
R

BASSIN LOUISE
SEMINAIRE DE QUEBEC

En conséquence, les conclusions de l'enquête documentaire tiennent compte des facteurs multiples d'ordre administratif, sociologique, économique ou politique, permettant ainsi d'écarter les solutions qui auraient risqué d'être inapplicables, inappropriées, ou trop coûteuses pour être prises en considération.

D'ailleurs, même au cours de l'enquête, des études préalables de l'aménagement futur ont été élaborées, tant sur le plan régional que sur le plan local, et ont été soumises périodiquement à l'examen des autorités responsables. Une exposition en fut faite dans la salle du Conseil Municipal en novembre 1951, et par après, dans d'autres parties de la Ville.

PLAN RÉGIONAL
DE
QUÉBEC
1958

La ville de Québec est et s'affirmera de plus en plus comme le centre d'un vaste territoire aux possibilités encore à peine entrevues. Sa situation la prédestine à devenir le lien entre cette région et le monde économique. Son statut de capitale provinciale et de ville universitaire, d'autre part, assure son rayonnement, La nature et le conformation des territoires qui l'entourent en favorisent l'expansion.

Cependant, quelles que soient l'importance et les dimensions de la Province, le mot de région est toujours applicable. Il est également reconnu que si les possibilités économiques dues en particulier à l'exploitation des ressources naturelles sont incalculables, jamais on n'a envisagé que les immenses étendues du nord de la Province puissent être aussi fortement peuplées que le nord-est des Etats-Unis ou même que le sud de l'Ontario ou du Québec.

Il semble donc raisonnable de conclure que même si Québec et sa région urbaine continuent de s'accroître à un rythme normal quoique relativement rapide, il n'y a pas lieu d'envisager une urbanisation exagérée et incontrôlable.

Cet état de choses constitue, nous le croyons, un élément particulièrement favorable à l'épanouissement des activités urbaines, et favorise également les conditions de vie de la population. Cette notion des bienfaits d'une urbanisation à outrance est maintenant aussi résolument rejetée qu'elle était auparavant naïvement acceptée, car la ville monstre est anti-sociale, anti-économique et offre par surcroît des dangers du point de vue stratégique.

Quoiqu'il en soit, et en regard des données qui servent de base à l'évaluation des tendances économiques et démographiques, la région québecoise semble être appelée à une évolution continue, et les tableaux graphiques préparés à cet effet nous permettent d'envisager une population globale pouvant aisément dépasser le demi-million à la fin du siècle.

Ce sont ces considérations d'ordre général résumées ici aussi brièvement que possible, qui ont servi de base et de guide à l'établissement de nos projets en vue du bien-être de la population.

De façon sommaire, on peut considérer que les secteurs les plus propices à l'extension des quartiers d'habitation se situent d'une part sur les hauts plateaux à l'ouest de la ville, sur l'ancienne "Ile" dont la vieille cité est un cap avancé vers l'aval du fleuve, et d'autre part, sur les vastes terrains qui ceinturent en partie et bordent le centre urbain, de la rivière Montmorency à Notre-Dame de l'Ancienne-Lorette, en passant par St-Louis de Courville, Montmorency, Beauport-est, Beauport, Giffard, Bourg-Royal, Charlesbourg, Gros-Pin, Orsainville, Lorette-ville, Château d'Eau, Ste-Monique des Saules, Jeune Lorette et Notre-Dame de l'Ancienne-Lorette.

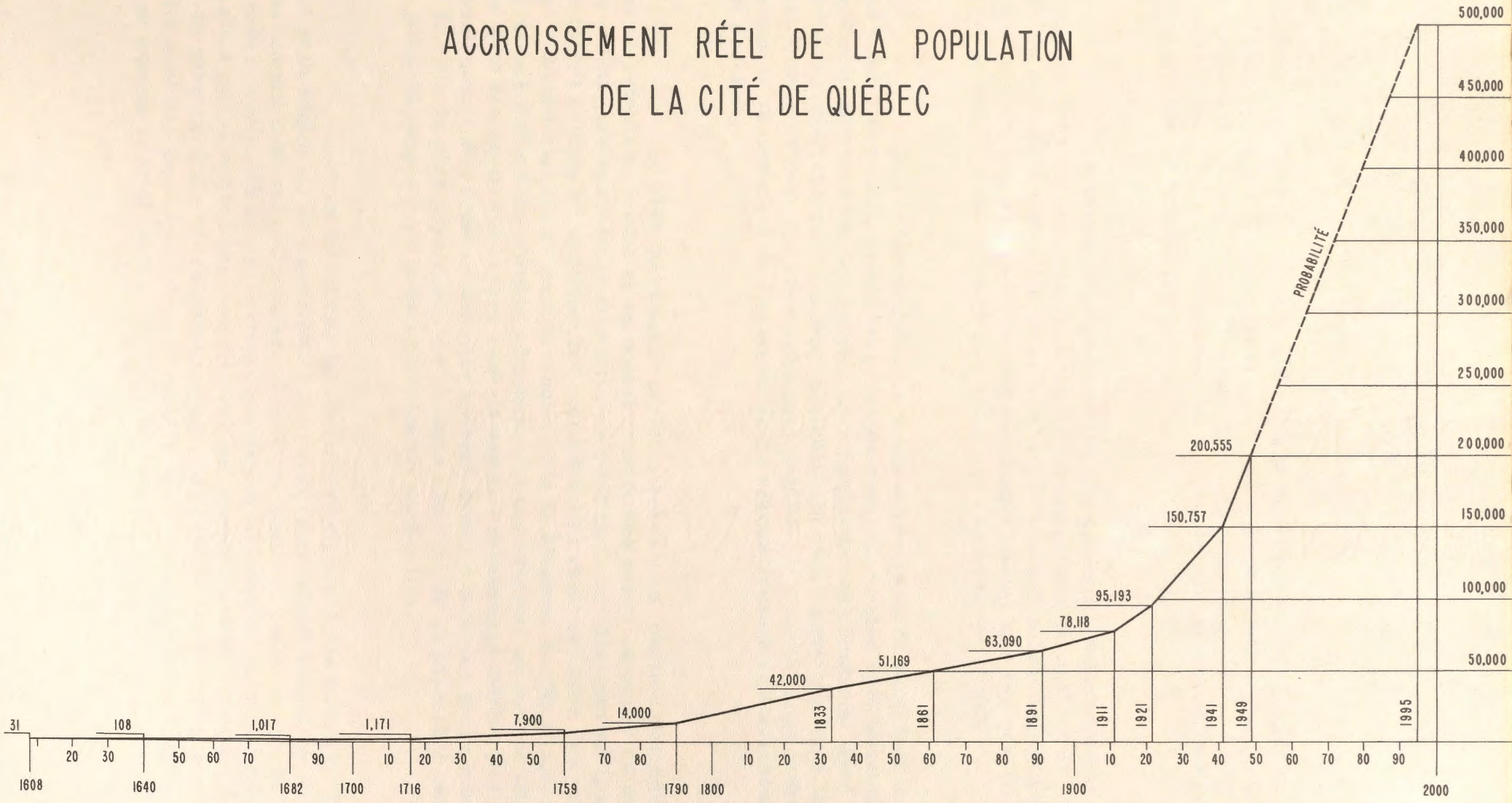
La valeur et l'importance de développements résidentiels nouveaux dans d'autres secteurs, tels que l'Ile d'orléans, ou la rive sud, ne sont pas à négliger, mais de tels développements de deviendront vraisemblablement partie intégrante de la région urbaine qu'après la saturation des territoires mentionnés ci-dessus.

Les activités industrielles par contre, trouveront une extension naturelle sur les vastes terrains plats situés à l'ouest ou en partie au nord de la "basse-ville" existante, ainsi que sur les terrains en bordure du fleuve, particulièrement en aval du port de Québec. Les centres de communications et d'échanges interurbains trouveront tout naturellement leur place dans ces secteurs.

Comme complément à tout développement industriel, le plan d'aménagement prévoit des zones ou "ceintures" vertes, qui forment écran entre l'industrie et l'habitation. Ces espaces de verdure peuvent avoir des caractères différents: parcs, terrains de sports, terrains boisés, zones maraîchères quand la nature du sol le justifie, etc. . .

Les activités commerciales par contre, ainsi que les centres d'affaires, auront vraisemblablement tendance à rester sur les mêmes prémices à la condition toutefois qu'on leur facilite les moyens d'accès et de fonctionnement. Ceci n'exclut pas l'intégration possible, dans l'appareil complexe de la conurbation, d'éléments nouveaux tels que des centres commerciaux suburbains dont la clientèle provient surtout de la circulation routière. Mais un élément n'exclut pas l'autre, et à moins d'une excroissance actuellement imprévisible de tels centres commerciaux, il est plus raisonnable d'envisager que le centre commercial actuel ne fera que s'accroître

ACCROISSEMENT RÉEL DE LA POPULATION DE LA CITÉ DE QUÉBEC



grâce surtout au volume et à la diversité de ses activités et aux avantages dus à l'exercice d'une libre concurrence. Ce centre se déplacera vraisemblablement légèrement, soit à l'ouest, soit au nord, selon les possibilités qu'offrent les territoires limitrophes actuels et les opportunités dues aux développements nouveaux.

La disposition d'ensemble des principales activités et fonctions urbaines est ici particulièrement avantageuse: l'industrie et l'échange réunis sur les terrains bas dans une large "coulée" sensiblement parallèle aux vents dominants et ouverte vers le fleuve, alors que les quartiers d'habitation se déploient de part et d'autre sur des hauts plateaux.

Un réseau de grandes voies devra assurer la liaison entre ces éléments principaux et avec l'extérieur. Ces voies sont essentielles au fonctionnement de l'ensemble; leur emplacement constitue, avec les données topographiques ou géographiques, le cadre physique dans lequel viendront se situer les aménagements prévus. Il y aurait donc intérêt à ce que la réservation de l'assiette de ce réseau routier soit assurée le plus tôt possible.

Le plan du réseau routier a été fait en fonction des développements actuels et futurs et en tenant compte des accès au coeur de la ville. De même, les opérations de voirie prévues dans la ville sont envisagées en tenant compte du système des voies d'accès et de ceinture des territoires suburbains. On ne peut dissocier l'un de l'autre, et s'il surgissait certaines difficultés d'ordre administratif pour mettre en oeuvre un ensemble dont les parties diverses sont du ressort d'autorités différentes, il conviendrait d'envisager des ajustements dans ce domaine tout comme on le fait sur le plan physique. Le sixième chapitre de la première partie du présent rapport traite de ce problème particulier.

Les installations ferroviaires ne posent pas au même degré, sur plan régional, des problèmes d'aménagement aussi complexe que l'établissement d'un réseau routier. Alors que celui-ci est presqu'entièrement à créer, celles-là ne nécessitent que des extensions de services pour l'industrie ou les opérations ferroviaires proprement dites. L'emplacement de la gare centrale et les changements suggérés à l'arrivée au centre de la ville sont des problèmes d'un caractère réellement urbain qui font l'objet d'un exposé spécial dans la seconde partie.

Sur plan régional également, les installations portuaires, élément majeur dans la vie économique de Québec et de ses environs, poseront, au premier chef, des problèmes de raccord routier et ferroviaire avec la circulation fluviale. L'équipement portuaire proprement dit, sera le fait d'études spécialisées, dans le cadre des données générales.

Ces dispositions générales sont conçues dans le but de desservir un vaste territoire pouvant contenir éventuellement une population de 700,000 à 800,000 habitants. Ce sont les opérations de base essentielles, auxquelles viendront se greffer d'autres projets dont l'importance en certains cas ne sera guère moindre, mais dont les modalités de réalisation sont souvent nombreuses.

Il est à remarquer qu'aucune limite arbitraire de périmètre urbain n'a été suggérée ici. Il ne semble pas utile en effet, d'essayer de brider une urbanisation qui, selon des prévisions généralement acceptées ne semble pas devoir être excessive. Cependant, il y a lieu de guider ces développements et les intégrer dans un cadre flexible et fonctionnel, sur lequel les extensions nécessaires seront réalisées par étapes contigues.

Si on ne prend pas les mesures nécessaires pour assurer, non des réalisations immédiates, ce qui ne serait ni économique ni justifié, mais la réservation des emprises nécessaires à la réalisation graduelle de ces projets, on risque de compromettre à jamais le développement de cette vaste et riche région urbaine déjà connue sous le nom de la région du " grand Québec ".

2 - HABITATION

Il n'est pas question, dans ce court chapitre, de la nature de l'habitation non plus que des normes préconisées pour en assurer le confort, l'hygiène ou la sécurité. Nous désirons simplement indiquer de façon générale quels sont les terrains propres aux développements domiciliaires tels qu'indiqué au plan régional.

Ces territoires se situent, d'une part, sur les hauts plateaux de Sillery et de Sainte-Foy et d'autre part, sur les vastes terrains qui s'étendent de la municipalité de Montmorency à Notre-Dame de Lorette, au nord de la ville, ainsi qu'il a été dit plus haut. Leur aménagement doit être conçu, principalement mais non pas exclusivement, en fonction de l'habitation. Il ne serait pas souhaitable que des installations de caractère industriel y soient encouragées. Cependant, l'artisanat, certaines catégories d'industrie légère, ainsi que le commerce y trouveront leur place, afin d'apporter un complément nécessaire à la vie locale. Ces quartiers d'habitation ne doivent pas être considérés comme des "villes dortoirs" mais bien comme des éléments complémentaires au centre urbain.

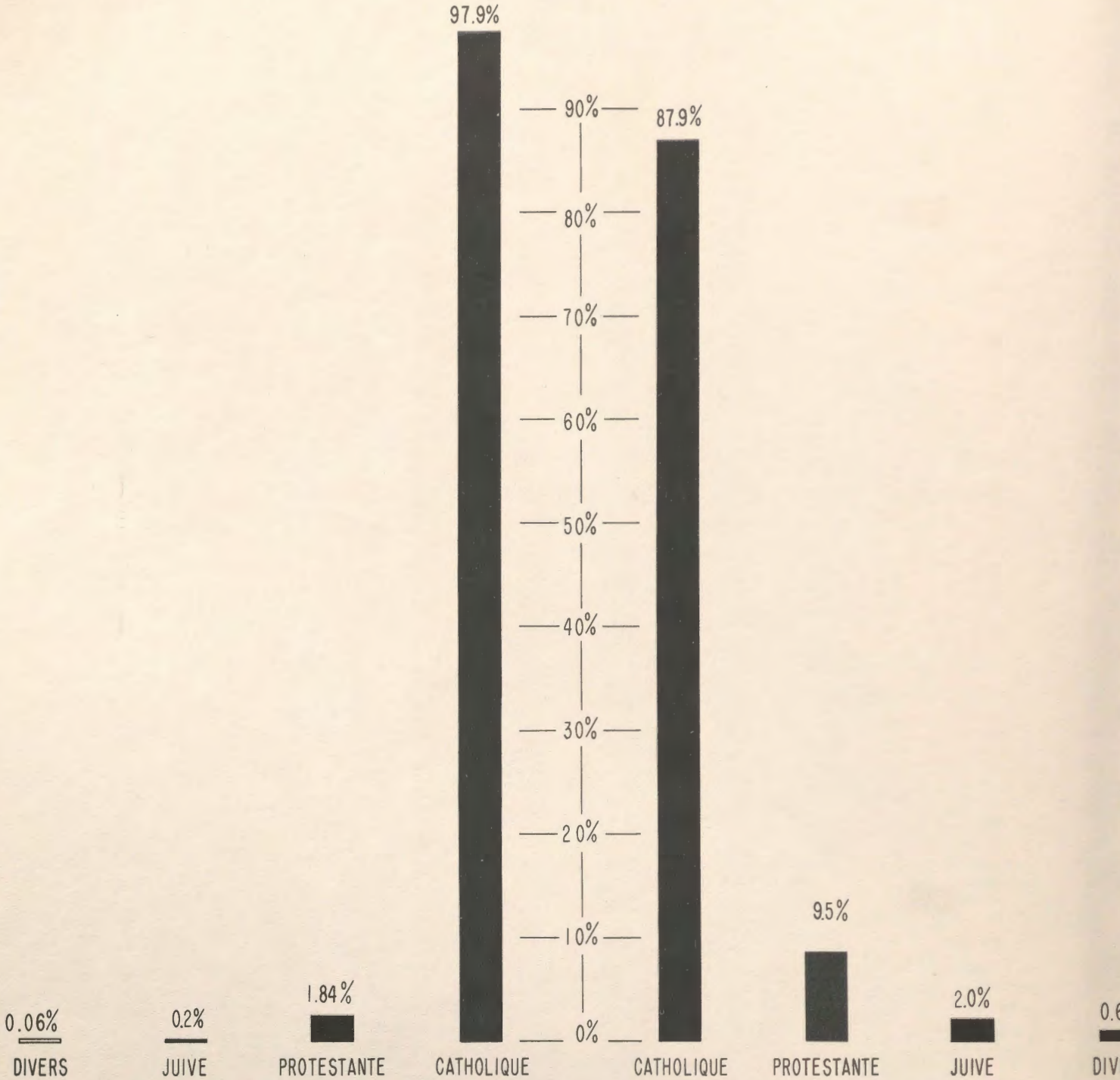
Ces aménagements éventuels ouvrent un champ propice à l'application des meilleurs principes d'urbanisme et à la prévision de centres de voisinages conçus principalement en fonction de la vie familiale et sociale.

Les municipalités existantes serviront de noyaux à de tels groupements, alors que des centres nouveaux pourront être conçus et aménagés sur les terrains encore libres, mais propres à la construction et à l'aménagement des réseaux de services publics.

La grande homogénéité de la population qui est composée d'éléments de plus de 90% de langue française et de plus de 95% de religion catholique, permet d'envisager des développements de caractère identique. Ainsi, les unités de voisinages peuvent être le plus souvent basés sur les besoins paroissiaux et s'identifier aisément avec la paroisse même. Ils constitueront ainsi des éléments conçus à la fois en fonction des exigences sociales, démographiques et religieuses de la population.

POPULATIONS COMPARÉES SELON LES RELIGIONS

RECENSEMENT DE 1951



CITÉ DE QUÉBEC

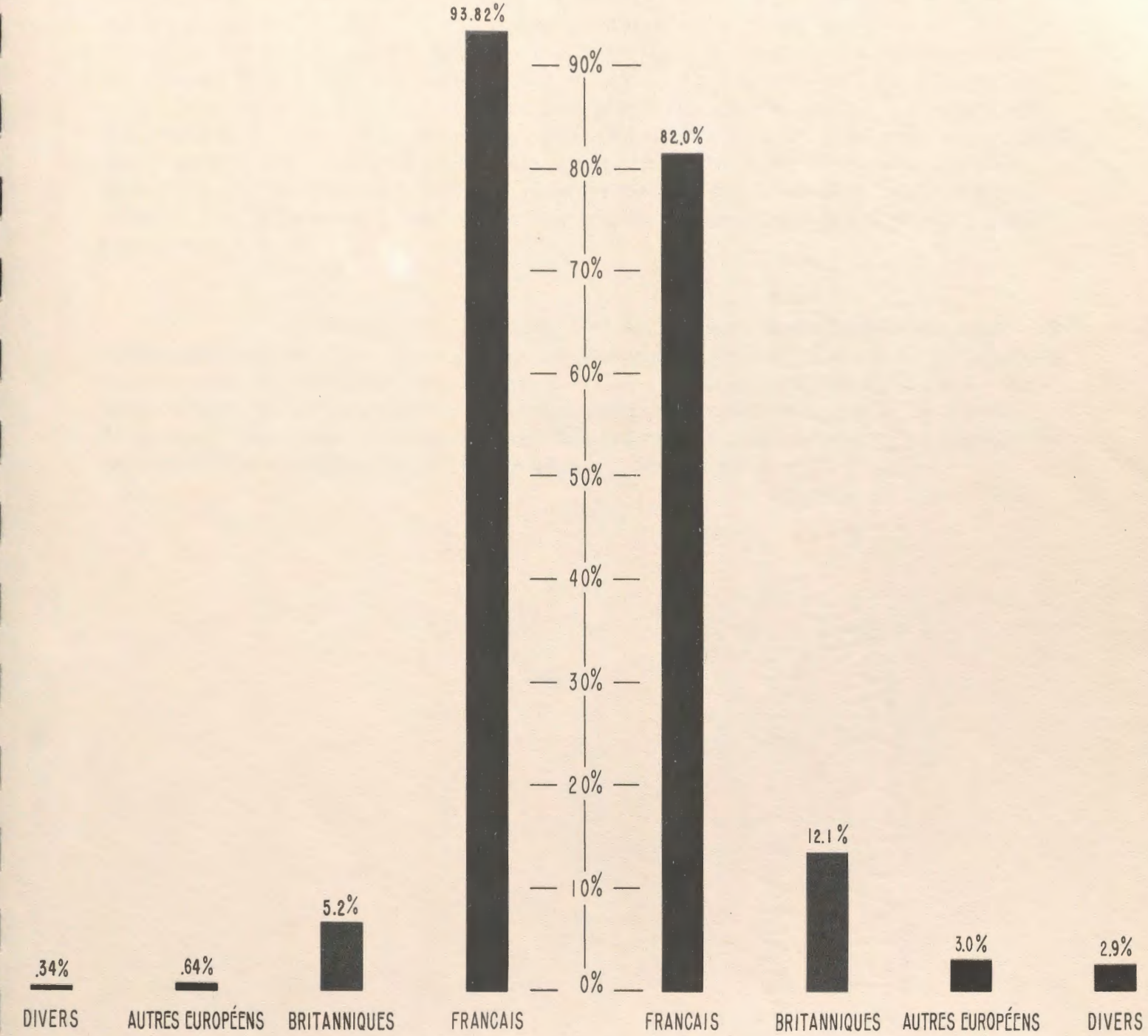
CATHOLIQUE	160,510
PROTESTANTE	3,057
JUIVE	340
DIVERS	109
TOTAL	164,016

PROVINCE DE QUÉBEC

CATHOLIQUE	3,563,951
PROTESTANTE	384,548
JUIVE	82,701
DIVERS	24,481
TOTAL	4,055,681

POPULATIONS COMPARÉES SELON L'ORIGINE RACIALE

RECENSEMENT DE 1951



CITÉ DE QUÉBEC

FRANCAIS	153,905
BRITANNIQUES	8,508
AUTRES EUROPÉENS	1,048
DIVERS	555
TOTAL	164,016

PROVINCE DE QUÉBEC

FRANCAIS	3,327,128
BRITANNIQUES	491,818
AUTRES EUROPÉENS	119,930
DIVERS	116,805
TOTAL	4,055,681

Les plans d'aménagement locaux doivent tenir compte des grandes voies de communication interurbaines dont le réseau est prévu ou en partie établi ainsi que des espaces d'isolement qu'il est souhaitable de réserver à la périphérie des zones industrielles et qui sont utilisées comme terrains de jeux, de sports, parcs publics, culture maraîchères ou espaces boisés, suivant le cas. Il est vrai que le morcellement des terres, résultant des anciennes concessions agricoles, le manque de contrôle juridique et les pressions individuelles sont des éléments qui ne favorisent guère le tracé de plans adaptés aux principes de l'urbanisme tels que préconisés ici, mais on peut quand même obtenir des réalisations satisfaisantes par la disposition logique des éléments composants.

Il n'est pas de notre rôle, ni de nos attributions de composer ces aménagements locaux. Les projets régionaux de grande envergure préconisés ici, en constituent avant tout le cadre. Les aménagements particuliers viendront s'y intégrer graduellement et tireront de cette coordination un double avantage: économie à l'origine dans les travaux d'aménagement, et plus grande facilité de fonctionnement et de développement ultérieur.

3 - INDUSTRIES

L'industrie, facteur vital dans la vie économique, peut être en contre-partie, un élément de dépréciation de certaines valeurs urbaines, notamment de l'habitation. D'une façon générale, d'ailleurs, on peut dire que chacune des activités majeures urbaines peut avoir des effets fâcheux sur les autres, si elle n'est pas judicieusement intégrée dans le "contexte", et si elle n'est pas en plus, sagement assujettie à une règlementation particulière qui en régit les modalités d'existence.

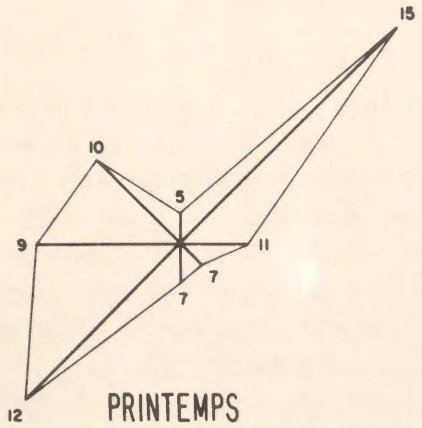
L'industrie contemporaine, cependant, n'a peut-être pas au même degré, les caractères nocifs et indésirables qui la marquaient il y a encore peu de temps. Ceci est dû à plusieurs facteurs nouveaux, tels qu'électrification généralisée, procédés mécaniques perfectionnés, installations plus généreuses et plus saines, répondant à des standards de vies plus élevés, et marges d'isolement imposée aux constructions. A tel point que certains types d'industries ne gênent aucunement leur voisinage, ni par l'apparence, le bruit, les fumées et d'autres inconvénients qui caractérisent encore trop souvent la nocivité de certaines activités industrielles.

Cependant, en dépit de ces progrès, l'établissement industriel même amélioré n'en présente pas moins des inconvénients majeurs quand il est placé au milieu d'un centre d'habitation, car, par les seules dimensions des terrains qu'il occupe, il concourt à dissocier le milieu social. On ne peut donc invoquer le seul perfectionnement technique et la suppression d'inconvénients matériels pour entremêler l'industrie à l'habitation.

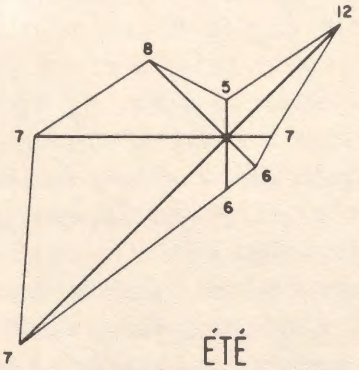
Le plan régional tient compte de ces caractéristiques dans l'affectation des territoires qu'il propose pour les activités industrielles. Aussi il ne sera pas suggéré ici de rejeter les industries dans un "no mansland" en dehors et au-delà de tout territoire autrement utilisé pour fins urbaines, derrière des rideaux de verdure démesurément étendus. Une telle "ségrégation" est justifiée seulement pour des industries lourdes ou de caractère particulièrement nocif. La formule préconisée ici pour l'aménagement des centres industriels comporte des "ceintures vertes" mais sur une échelle relativement modeste et selon des possibilités offertes par les accidents géographiques, la nature du sol ou les limites économiques. Plus important que la séparation brutale est "l'échelonnement" des industries selon leur caractère, les plus nocives devant être les plus éloignées des centres d'habitation.

LES VENTS

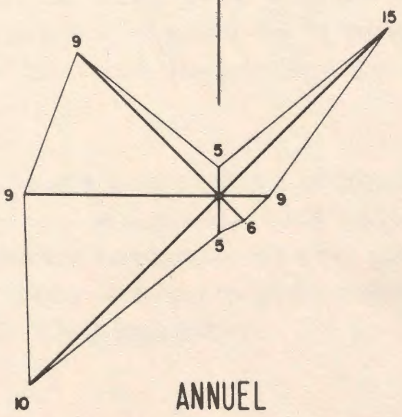
CITÉ DE QUÉBEC



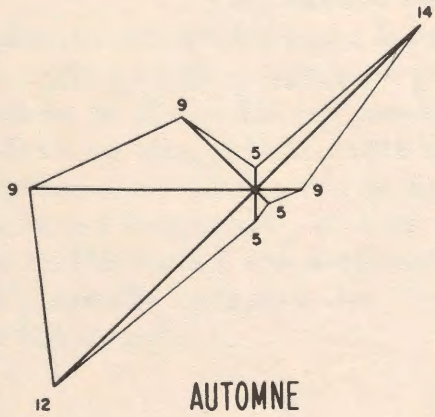
PRINTEMPS



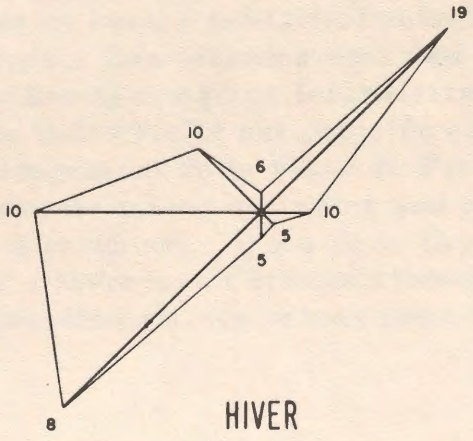
ÉTÉ



ANNUEL

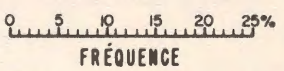


AUTOMNE



HIVER

9 INDIQUE LA VITESSE MOYENNE
EN MILLE PAR HEURE



FRÉQUENCE

Cette méthode permettra l'utilisation des mêmes réseaux de services publics et favorisera l'intégration du lieu de travail dans la vie urbaine, tout en assurant la protection et l'épanouissement de la vie familiale et sociale.

Les quartiers industriels sont donc à la périphérie des zones d'habitations, mais ne constituent pas d'eux-mêmes d'entités séparées et autonomes. En fait, la zone industrielle établie sur les terrains du quartier Saint-Malo est contiguë à une zone d'habitation à l'est, mais elle se trouve séparée de la ville, au sud, par la falaise, et au nord, par un vaste cimetière, une rivière et des terrains libres, facilement aménageables en zone d'isolement. Mais ce "centre" dont l'essor est dû principalement aux besoins d'approvisionnement pour la défense nationale lors du dernier conflit mondial, n'est qu'un noyau réduit par rapport à l'expansion possible des activités industrielles. L'industrie moderne exige d'ailleurs pour ses opérations, des étendues de terrains de plus en plus grandes, et les usines de Saint-Malo, malgré la comparaison favorable qu'on peut en faire avec d'autres industries situées au coeur de la ville et malgré l'excellente qualité de la plupart de leurs installations, n'en présentent pas moins certains inconvénients marqués.

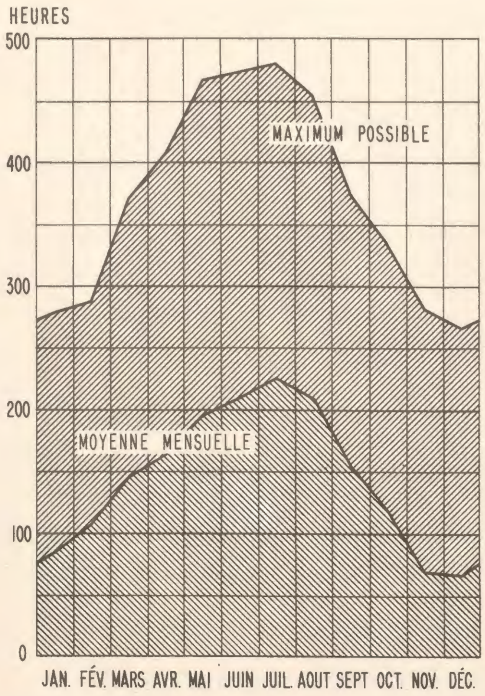
Dans les secteurs industriels composés et aménagés selon les principes nouveaux, l'espace, les plantations rationnellement réparties, voire des terrains de jeux ou de délassement, et une plus grande recherche dans la présentation, jouent un rôle beaucoup plus considérable, et contribuent à changer l'aspect de ces développements.

Les vastes terrains, à l'ouest de ce centre industriel actuel se prêtent admirablement à de tels développements. Ces terrains sont déjà traversés par deux voies de pénétration des grandes compagnies ferroviaires; la route de Montréal les borde au nord, une voie industrielle est projetée au sud, alors qu'une grande route de ceinture en prolongement de la route du Pont de Québec, se situe vers la limite ouest. Cette vaste plaine est assez peu propice à l'habitation, et elle est assez difficile à irriguer. Il y a donc lieu de prendre toutes les mesures nécessaires pour y favoriser l'épanouissement d'activités industrielles et décourager le morcellement des terres pour fins d'habitation.

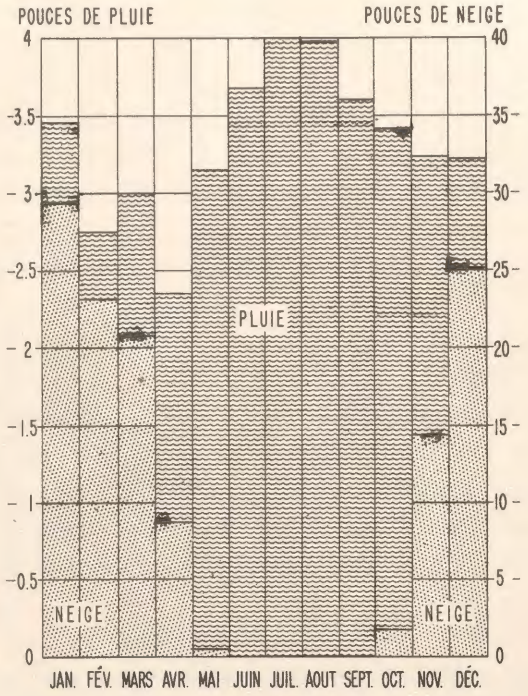
Pour parvenir à cet objectif, la méthode la plus favorable est le zonage pour usage industriel, accompagné de réglementations ayant trait à la surface minima des terrains, aux alignements, au pourcentage d'occupation

ENSOLEILLEMENT, PLUIE ET NEIGE

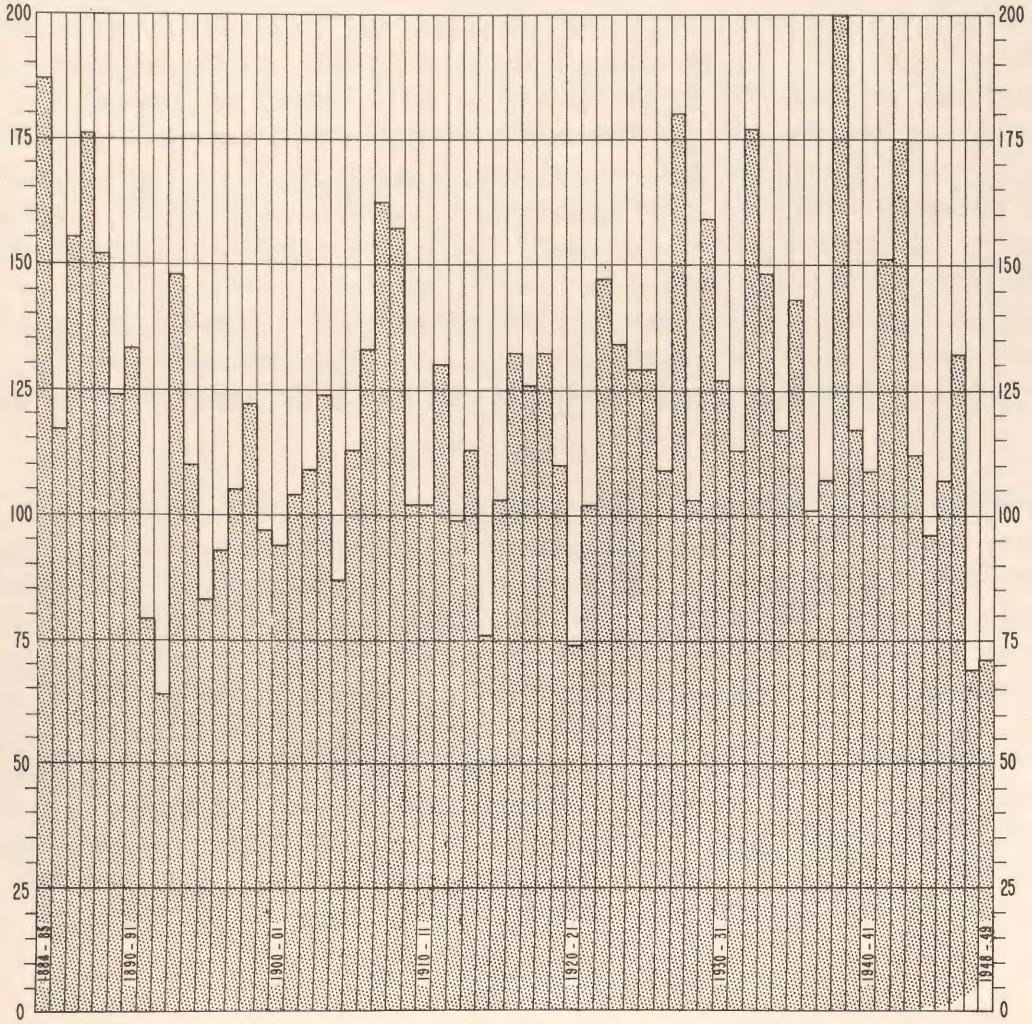
CITÉ DE QUÉBEC



ENSOLEILLEMENT
NOMBRE D'HEURES PAR MOIS



PRÉCIPITATION
PLUIE ET NEIGE



CHUTES DE NEIGE
EN POUCES PAR HIVER

des lots, etc. . . Le tracé des rues doit suivre certaines directives: larges voies rectilignes distancées d'au moins deux fois la largeur d'un bloc résidentiel normal; largeur des lots d'un minimum que nous suggérons à 200 pieds et d'une profondeur au moins équivalente; surface maximum d'occupation au sol de la construction 50%, avec marge de recul sur l'alignement et d'isolement vers les limites mitoyennes.

De telles mesures sont essentielles si l'on veut créer un centre industriel d'envergure et de bonne qualité. Elles seront par la suite complétées par d'autres réglementations ayant trait à la nature des industries permises, à la qualité de la construction et aux précautions à prendre pour protéger le voisinage contre tout danger ou inconvénients sérieux.

Ces territoires, ainsi que les rives mêmes et les "battures", ou terrains récupérés sur les eaux du fleuve, au nord de l'estuaire de la rivière St-Charles, sont éminemment propices aux développements industriels nouveaux. Cependant, on ne saurait appliquer les mêmes mesures aux deux endroits; les terrains riverains sont plus limités en étendue et plus dispendieux d'aménagement. Par surcroît, la nature de l'industrie y différerait essentiellement étant surtout fonction de la navigation. Le plan régional prévoit comme dessertes éventuelles de ces terrains industriels, une large rue industrielle et une voie ferrée. Ces dispositions, renforcées par des mesures de zonage appropriées, faciliteront les projets d'installations portuaires, d'entreposage et de manutention. L'aménagement de ces territoires a déjà retenu l'attention des experts et a fait l'objet de plusieurs études et mémoires. Il s'agit d'un travail considérable et récupération, demandant des dépenses initiales élevées. Cependant, l'expansion de la région urbaine, les besoins en nouvelles industries et en entreposage ainsi que l'emplacement favorable de ces battures en rendent l'aménagement nécessaire, tôt ou tard.

Si les espaces industriels ainsi prévus sont relativement vastes, ils ne permettent pas cependant, d'envisager, pour la région métropolitaine de Québec, des développements industriels, à l'échelle des grands centres du nord des Etats-Unis ou même de Montréal. Il suffit pour s'en convaincre de comparer les plans à la même échelle. La situation de ces terrains d'ailleurs, non plus que leurs dimensions relativement limitées ne se prêtent pas aux gigantesques installations requises par l'industrie lourde. De même, les éléments qui peuvent constituer des dangers de conflagration ou émettre des gaz ou des fumées nuisibles ne peuvent y être tolérés qu'avec les précautions voulues pour assurer leur isolement et la protection de la région peuplée et densément construire avoisinante.

Ces considérations peuvent sembler trop généralisées, mais il convient de ne donner que des directives d'ensemble pour un plan d'aménagement régional, car certains des facteurs décisifs sont encore inconnus. De plus, un tel plan ne peut être viable que s'il est suffisamment flexible. A titre d'exemple et pour s'en tenir à des possibilités actuelles, il serait inadmissible d'accepter l'installation des hauts-fourneaux pour le traitement du minerai de fer du nord de la Province dans le premier secteur industriel, au pied de la falaise nord; de même la création d'immenses entrepôts d'huile sur les battures du fleuve offrirait trop de danger pour toute la région métropolitaine. Déjà, un grand nombre de ces réservoirs sont échelonnés le long de l'étroite langue de terrain au pied de la falaise, au sud de Sillery à proximité des meilleurs quartiers d'habitation, état de chose qui a motivé à juste titre des manifestations d'inquiétude de la part de la population.

Cependant, et encore une fois, à titre d'exemple, des usines d'assemblage mécanique trouveraient un emplacement idéal, dans la première zone et ne nuiraient en rien aux secteurs résidentiels tandis que les matériaux d'exportation ou d'importation pourraient fort bien trouver toutes les facilités d'entreposage ou de transformation voulues dans la deuxième zone, et peut-être à la faveur d'un port libre, selon l'idée déjà vigoureusement préconisée par le Commissariat de l'Industrie. Ces questions doivent être longuement étudiées et débattues afin de préciser les possibilités et les buts d'un programme industriel avant de le promouvoir, car il pourrait être regrettable de poursuivre des objectifs irréconciliables avec ces possibilités.

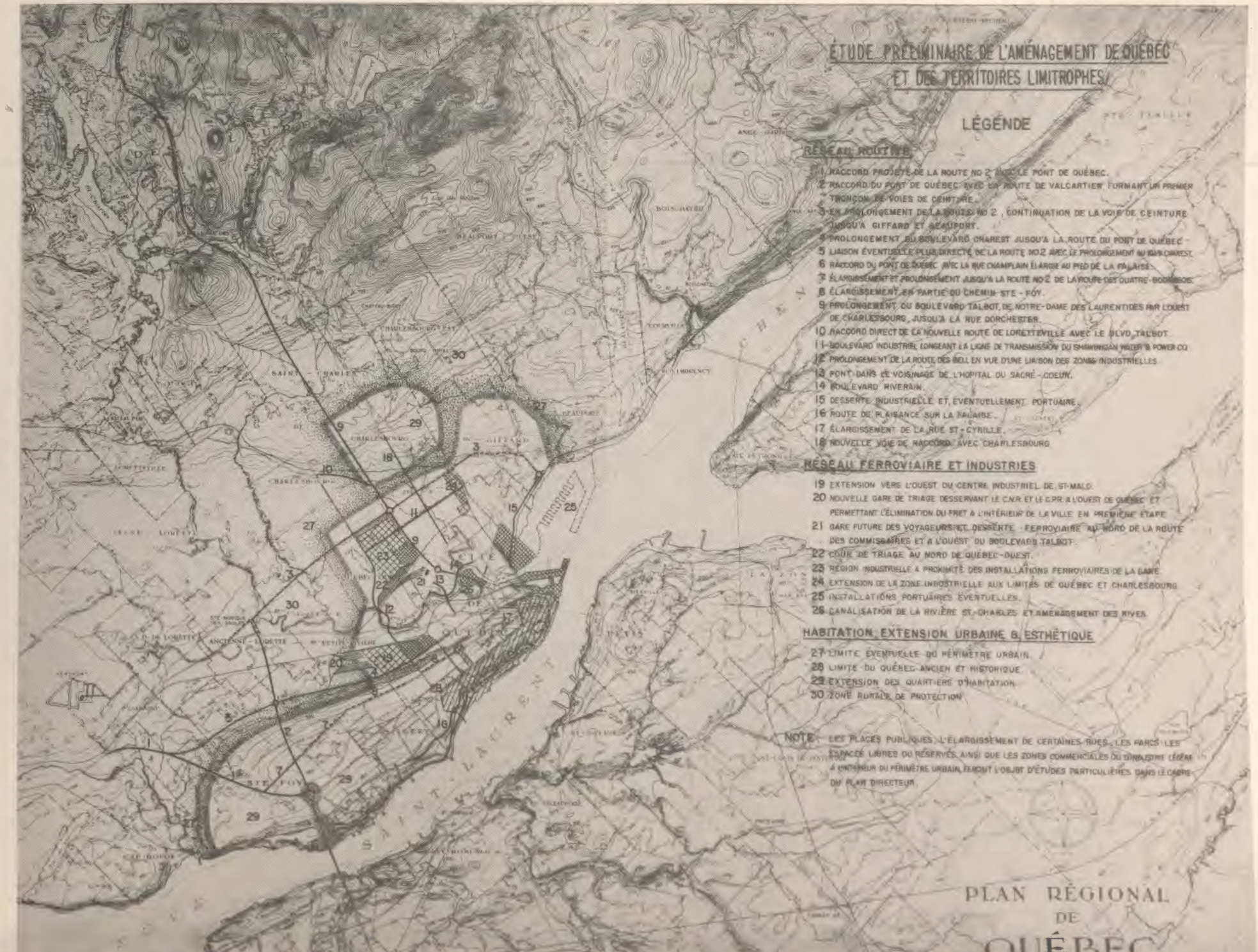
De tels objectifs ne seront atteints que si les mesures de zonage appropriées sont appliquées sur toute l'étendue des territoires, sans considération des limites administratives, et que si une commission suffisamment représentative et responsable en est chargée officiellement.

Il ne sera pas question dans ce chapitre des autres zones industrielles. Celles-ci sont dispersées au hasard des tracés ferroviaires ou routiers ou des emplacements des débarcadères. Elles sont déjà réduites par nature et, à l'exception du bassin Louise et de l'estuaire de la rivière St-Charles et de leurs installations multiples, ne feront jamais partie d'un grand ensemble industriel. Elles sont le produit de nécessité du moment et non pas, ainsi que nous désirons le promouvoir, parties intégrantes d'un ensemble prévu et ordonné.

L'étude de la distribution actuelle et future de la population, des tracés des voies de communication existantes et proposées, de la configuration physique du territoire et des données géographiques de toute la région permet donc de déterminer les secteurs à réserver aux installations industrielles, et d'en suggérer les caractéristiques.

Les limites de ces territoires devront être précisées afin d'y appliquer les mesures propres à encourager le développement industriel. Ce territoire devra être subdivisé en zones, afin de différencier la nature des établissements industriels selon leur proximité ou leur éloignement des centres d'habitation, et les dangers, inconvénients ou dépréciations qu'ils pourraient y créer.

Ceci ne peut se faire que par une coopération complète des diverses autorités locales en cause, que cette coopération soit spontanée ou créée sous l'égide de l'administration provinciale.


ÉTUDE PRÉLIMINAIRE DE L'AMÉNAGEMENT DE QUÉBEC
ET DES TERRITOIRES LIMITROPHES
LÉGENDE
RÉSEAU ROUTIER
1 RACCORD PROJETÉ DE LA ROUTE NO 2 AVEC LE PONT DE QUÉBEC.
2 RACCORD DU PONT DE QUÉBEC AVEC LA ROUTE DE VALCARTIER FORMANT UN PREMIER TRONÇON DE VOIES DE CEINTURE.
3 PROLONGEMENT DE LA ROUTE NO 2, CONTINUATION DE LA VOIE DE CEINTURE JUSQU'À GIFFARD ET BEAUPORT.
4 PROLONGEMENT DU BOULEVARD CHAREST JUSQU'À LA ROUTE DU PONT DE QUÉBEC.
5 LIAISON ÉVENTUELLE PLUS DIRECTE DE LA ROUTE NO 2 AVEC LE PROLONGEMENT DU BD CHAREST.
6 RACCORD DU PONT DE QUÉBEC AVEC LA RUE CHAMPLAIN ÉLARGIE AU PIED DE LA FALAISE.
7 ÉLARGISSEMENT ET PROLONGEMENT JUSQU'À LA ROUTE NO 2 DE LA ROUTE DES QUATRE-BOURGEOIS.
8 ÉLARGISSEMENT, EN PARTIE, DU CHEMIN STE-FOY.
9 PROLONGEMENT DU BOULEVARD TALBOT, DE NOTRE-DAME DES LAURENTIDES PAR L'OUEST DE CHARLESBOURG, JUSQU'À LA RUE DORCHESTER.
10 RACCORD DIRECT DE LA NOUVELLE ROUTE DE LORETTEVILLE AVEC LE BLVD TALBOT.
11 BOULEVARD INDUSTRIEL LONGEANT LA LIGNE DE TRANSMISSION DU SHAWINIGAN WATER & POWER CO.
12 PROLONGEMENT DE LA ROUTE DES BELL EN VUE D'UNE LIAISON DES ZONES INDUSTRIELLES.
13 PONT DANS LE VOISINAGE DE L'HÔPITAL DU SACRÉ-COEUR.
14 BOULEVARD RIVERAIN.
15 DESSERTE INDUSTRIELLE ET, ÉVENTUELLEMENT, PORTUAIRE.
16 ROUTE DE PLAISANCE SUR LA FALAISE.
17 ÉLARGISSEMENT DE LA RUE ST-CYRILLE.
18 NOUVELLE VOIE DE RACCORD AVEC CHARLESBOURG
RÉSEAU FERROVIAIRE ET INDUSTRIES
19 EXTENSION VERS L'OUEST DU CENTRE INDUSTRIEL DE ST-MALO.
20 NOUVELLE GARE DE TRIAGE DESSERVANT LE C.N.R. ET LE C.P.R. À L'OUEST DE QUÉBEC ET PERMETTANT L'ÉLIMINATION DU FRET À L'INTÉRIEUR DE LA VILLE EN PREMIÈRE ÉTAPE.
21 GARE FUTURE DES VOYAGEURS ET DESSERTE FERROVIAIRE AU NORD DE LA ROUTE DES COMMISSAIRES ET À L'OUEST DU BOULEVARD TALBOT.
22 COUR DE TRIAGE AU NORD DE QUÉBEC-OUEST.
23 RÉGION INDUSTRIELLE À PROXIMITÉ DES INSTALLATIONS FERROVIAIRES DE LA GARE.
24 EXTENSION DE LA ZONE INDUSTRIELLE AUX LIMITES DE QUÉBEC ET CHARLESBOURG.
25 INSTALLATIONS PORTUAIRES ÉVENTUELLES.
26 CANALISATION DE LA RIVIÈRE ST-CHARLES ET AMÉNAGEMENT DES RIVES.
HABITATION, EXTENSION URBAINE & ESTHÉTIQUE
27 LIMITE ÉVENTUELLE DU PÉRIMÈTRE URBAIN.
28 LIMITE DU QUÉBEC ANCIEN ET HISTORIQUE.
29 EXTENSION DES QUARTIERS D'HABITATION.
30 ZONE RURALE DE PROTECTION.
NOTE - LES PLACES PUBLIQUES, L'ÉLARGISSEMENT DE CERTAINES RUES, LES PARCS, LES ESPACES LIBRES OU RÉSERVÉS AINSI QUE LES ZONES COMMERCIALES OU D'INDUSTRIE LÉGÈRE À L'INTÉRIEUR DU PÉRIMÈTRE URBAIN, FERONT L'OBJET D'ÉTUDES PARTICULIÈRES DANS LE CADRE DU PLAN DIRECTEUR.
PLAN RÉGIONAL
DE
QUÉBEC

4 - RESEAU ROUTIER

Il y a actuellement dans la région de Québec des routes nationales ou régionales qui desservent Québec et quelques routes secondaires qui font la liaison entre des municipalités ou des centres d'activités périphériques, mais il n'existe pas actuellement de réseau logique et fonctionnel de voies de circulation.

La ville et les secteurs urbanisés sont dotés de rues diverses dont certaines sont plus importantes par le volume de circulation, jusqu'à se confondre avec les grandes voies de circulation, mais ici encore, et peut-être plus que sur le plan régional, il n'y a pas de distribution fonctionnelle de la circulation.

Il y a deux compléments indispensables au réseau de grandes voies qui pénètrent ou bordent Québec: en premier lieu, répartition de la circulation des routes de pénétration vers les différents secteurs de la ville avant d'atteindre le centre urbain; en second lieu assurer par des voies de ceintures, les mouvements de la circulation autour de la ville sans passer par le centre et ajouter ainsi à la congestion existante. Somme toute, un réseau de voies radioconcentriques et un réseau de voies périphériques doivent venir compléter le tracé actuel des routes et des rues.

Québec est le point de rencontre de quatre grandes routes. Les diverses voies de la rive sud sont considérées ici comme une seule entité car elles viennent aboutir à un seul point de pénétration: la route 9 de Montréal, celles des Cantons de l'est, des Etats-Unis et de la rive sud du Saint-Laurent viennent toutes aboutir au pont de Québec. Du côté de Québec, il y a principalement la route de Montréal, celle du Saguenay et le boulevard Sainte-Anne.

La route de Montréal sur laquelle vient se greffer la route du lac St-Joseph, à forte densité de circulation, n'a comme embranchements vers la ville que l'ancien chemin de la Suète, étroit et tortueux, et le boulevard du Saint-Sacrement, avant de pénétrer dans le coeur même de la ville par la rue Saint-Vallier qui est une des rues les plus étroites, les plus commercialisées et les plus congestionnées de Québec.

La route du Saguenay a deux voies de diversion avant d'atteindre la ville, mais ces voies aboutissent dans la partie densément peuplée et hautement commercialisée du quartier de Limoilou; il n'y a d'autres possibilités d'accès à la ville haute ou aux autres routes nationales qu'en traversant entièrement des quartiers populeux et encombrés. Cette caractéristique est encore plus frappante avec la route de Sainte-Anne de Beaupré.

Quant aux routes du Sud, elles ont comme seul débouché principal à la sortie du Pont de Québec, un large boulevard auquel on avait voulu, à tort il est vrai, garder un caractère résidentiel et qui ne dessert lui-même que des rues réservées exclusivement à l'habitation.

Nous nous trouvons donc devant ce fait assez curieux que de quelque point que vienne le véhicule, il n'a qu'un choix limité de direction aux diverses entrées de la ville. A moins qu'il ne se dirige vers l'un des secteurs desservis directement par la route empruntée, il devra traverser une grande partie de la région urbaine avant d'atteindre son but. Ainsi le voyageur venant de Sainte-Anne et se dirigeant vers les centres d'habitation de la haute-ville ou vers les routes des Etats-Unis sera obligé de traverser successivement les secteurs industriels, commerciaux et résidentiels, et d'emprunter les rues les plus difficiles à la circulation. De même le camionneur arrivant par les grandes voies de pénétration de la rive Sud, sera tenu de traverser les zones résidentielles et d'y faire un long trajet avant d'atteindre le centre industriel. Il n'y a aucune possibilité de circulation intérurbaine ou d'échange entre divers centres d'activités, sans passer par des centres densément occupés.

C'est dire qu'aux mouvements locaux de la circulation urbaine, vient s'ajouter le volume considérable de la circulation intérurbaine et celui de l'échange sur le plan régional. Les graphiques établis à cet égard par les services de la Voirie provinciale et par le service d'urbanisme municipal sont suffisamment éloquents et démontrent l'intensité et les difficultés de cette circulation.

Aussi ne pouvons-nous espérer résoudre les problèmes de la circulation urbaine qu'en détournant ou en dirigeant la circulation régionale ou interurbaine selon un système préétabli dont le fonctionnement coucourera à soulager d'autant le centre de la ville. Toute mesure ayant trait à la réglementation de la circulation ou à des opérations de prolongement ou élargissement de rues dans la ville même, n'aura de résultat concluant que dans la mesure où le programme envisagé sur le plan régional aura été réalisé.

Le plan régional soumis ici comporte principalement les opérations suivantes:

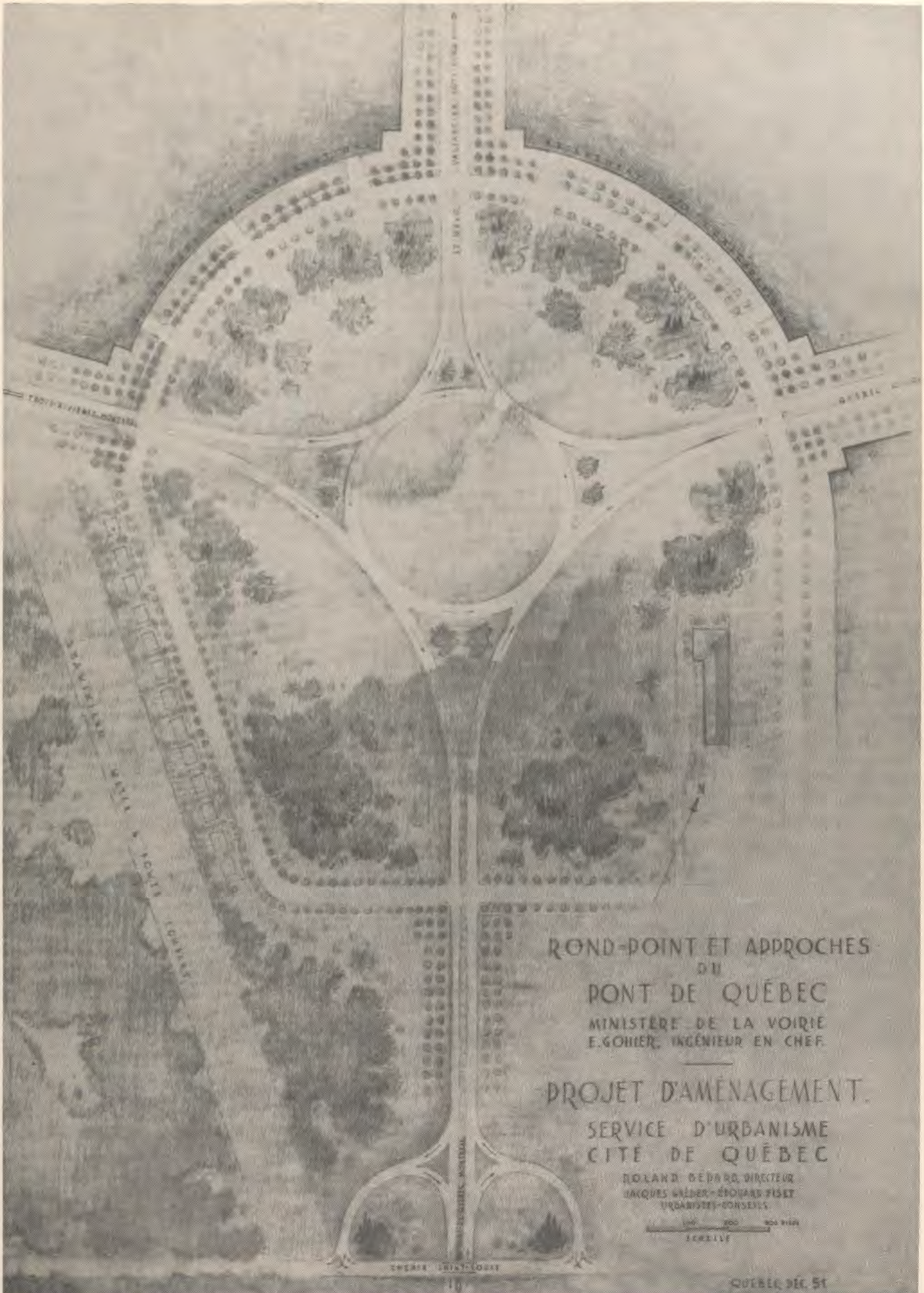
1o- Prolongement de la route du pont de Québec en première étape jusqu'à l'emprise du boulevard Charest et, en deuxième étape, jusqu'à la route de Montréal avec un embranchement sur la route de Valcartier.

Un premier tronçon de cette route a été réalisé par le ministère de la Voirie, jusqu'au chemin Ste-Foy et même légèrement au delà. Il est évident que l'établissement de ce tronçon n'aurait que peu de signification s'il devait s'arrêter au Chemin Ste-Foy. Son raccord avec le prolongement du Boulevard Charest est l'objectif principal de ce travail de voirie. Un tel raccord assurera la liaison entre la rive sud du fleuve et le centre industriel de Saint-Malo, tout particulièrement pour la circulation lourde. Cette circulation, à l'heure actuelle emprunte le boulevard Laurier et des rues à caractère résidentiel telles que la rue Belvédère ou autres, ce qui a été une des causes principales de la dévalorisation de la qualité résidentielle des terrains et constructions qui en bordent le parcours. Elle ajoute un fardeau considérable à l'entretien de la voirie urbaine et concourt à détruire le caractère social de quartiers entiers.

Le projet en second étape n'est pas moins important: il permettra de relier les routes de la rive sud, notamment la route no 9 destinée à devenir une route à circulation intense, avec la région des lacs très fréquentés du nord de la région de Québec et les installations de la défense nationale à Valcartier. Ce tronçon de route peut avoir d'ailleurs une grande signification stratégique et il semble que le ministère de la Défense Nationale ne saurait être indifférent à sa réalisation.

Ce dernier projet intéresse Québec et la région dans la mesure où le trafic routier ne vient pas encombrer les voies ou rues urbaines.

2o - & - 3o - Prolongement de la route de Montréal en ligne directe à partir de Ste-Monique des Saules vers Gros-Pin, Giffard, Beauport et Courville sur les hauts plateaux qui dominent les parties habitées de ces municipalités. Cette route traverserait plus loin la rivière Montmorency pour aller rejoindre la route de Ste-Anne au delà de Boischatel.


ROND-POINT ET APPROCHES
DU
PONT DE QUÉBEC
MINISTÈRE DE LA VOIRIE
E. GOHIER, INGÉNIEUR EN CHEF
PROJET D'AMÉNAGEMENT
SERVICE D'URBANISME
CITÉ DE QUÉBEC
ROLAND BÉDARD, DIRECTEUR
JACQUES GELDER - ÉDOUARD FISET
URBANISTES-CONSEILS
ÉCHELLE
QUÉBEC, DÉC. 51

Cette route est d'un grand intérêt pour toute la région urbanisée qui s'étend en bordure du fleuve. Elle est essentielle au développement de toutes les municipalités qui s'échelonnent sur la rive du fleuve aussi bien qu'au contrôle de la circulation dans la ville même. En effet, le raccord actuel au nord-est avec le sud-ouest de la région urbaine constitue un des exemples les plus frappants de facteur de congestion au centre de la ville.

En plus d'assurer ces mouvements divers d'ordre régional, ces deux routes sont les éléments majeurs d'un réseau périphérique destiné à diminuer la densité de la circulation dans les rues intérieures.

4o- Nouvelle emprise pour la route du Saguenay à son entrée à Québec, à l'ouest de la route actuelle, en dehors et en bordure des agglomérations traversées par la route actuelle et en bordure des municipalités d'Orsainville et de Charlesbourg. Le raccord avec le centre de la ville se fera par le prolongement de la rue Dorchester, dont il est question plus loin. Cependant, il importe de détourner la circulation interurbaine grâce au prolongement de la route de Montréal tel que décrit plus haut.

5o- Prolongement du boulevard Charest vers l'ouest jusqu'à sa rencontre avec la route du Pont de Québec (projet no 1). Ces deux projets sont particulièrement liés et sont complémentaires en quelque sorte. Ainsi le centre industriel trouvera un dégagement immédiat vers les débouchés importants de la rive sud du fleuve. Les possibilités de raccords avec la route no 2 de Montréal sont exposés plus loin.

6o- Raccord du boulevard Laurier à partir du rond point du pont de Québec, à la route de Montréal à l'ouest de Ste-Foy. Ce raccord assure en même temps que le raccord haute-ville avec la route de Montréal une communication directe entre la rive sud et la route de Montréal, et permettra également un aménagement plus rapide des vastes terrains qu'elle traversera.

7o- Prolongement de la route des Quatre-Bourgeois dans Ste-Foy vers l'ouest jusqu'à sa rencontre avec la nouvelle voie d'accès de la route de Montréal telle que décrite à l'article précédent.

8o- Raccord éventuel entre le nouvel embranchement de la route de Montréal allant au rond-point et le boulevard Charest à son point d'intersection avec la route du Pont de Québec, permettant ainsi une pénétration rapide des grands centres industriels.

9o- Raccord de la route de Château-d'Eau avec la route l'Ormière par un tronçon dans Loretteville. Ce raccord permettra de diminuer l'encombrement saisonnier du Boulevard Bastien et des parties basses de la ville;

10o- Raccord direct au sud de la voie ferrée du Saguenay entre le boulevard Bastien et la nouvelle route du Saguenay;

11o- Seconde voie de liaison entre les municipalités et les centres d'activités au nord de Québec. Cette voie qui est d'un intérêt régional évident aurait éventuellement un rôle semblable au prolongement prévu de la route de Montréal, c'est somme toute, une seconde voie de ceinture;

12o- Route de plaisance sur la falaise, dans les municipalités de Sainte-Foy et Sillery. Cette route ne serait pas accessible à la circulation lourde ou de caractère commercial. C'est la première route du genre à être suggérée ici, mais les perspectives des environs de Québec sont assez remarquables pour justifier des projets analogues.

Il est facile de se rendre compte des avantages multiples que comportent la réalisation de ces grandes voies de circulation à la périphérie de Québec non seulement pour assurer les mouvements de la circulation routière, mais aussi pour favoriser une distribution économique et fonctionnelle du trafic urbain.

Quoique ces projets de voirie se situent entièrement en dehors de la ville même, ils n'en sont pas moins essentiels à son développement. En fait, le tracé de ces voies ainsi que le choix des terrains réservés aux développements domiciliaires et aux grandes industries sont peut-être les facteurs les plus importants qui conditionnent le plan directeur.

5 - ZONAGE

Le zonage d'une ville constitue à lui seul une étude laborieuse et ininterrompue à laquelle un comité ou commission de zonage doit consacrer un temps considérable. Avec les problèmes de la circulation, les problèmes qui ont trait au zonage sont probablement ceux qui font l'objet des controverses publiques les plus fréquentes et les plus vives. Presque continuellement, il s'agit de régler une multitude de cas particuliers, de vérifier la légitimité des demandes de cas d'exceptions, de faire face à la nécessité d'adapter un règlement rigide à des conditions changeantes et souvent impérieuses. Cependant, la solution de ces nombreux problèmes doit s'inspirer de principes généraux qui serviront de guide et de contrôle dans les décisions à prendre.

Les directives d'ordre général ayant trait aux mesures de zonage adoptés dans le cadre d'un plan directeur doivent tenir compte de deux aspects principaux: le premier est de suggérer des principes de base et le second de déterminer sur plan à l'échelon régional, les zones de caractère principalement industriel et les zones de caractère principalement résidentiel, ainsi que celles qui doivent rester non-édificandi; ceci est indiqué au plan directeur régional. Le morcellement de ces zones en vue d'y circonscrire avec précision les différentes catégories d'habitation, d'industries ou de commerce et d'y prévoir les restrictions diverses applicables à chacune des catégories d'utilisation du sol et d'occupation des constructions, fera par la suite, l'objet d'un programme de mise au point continue.

Le zonage a pour but de protéger le caractère et la nature des quartiers domiciliaires, ainsi que la qualité du milieu social et le fonctionnement de l'entité urbaine. Il est un grand facteur de préservation des valeurs foncières.

Mais le zonage n'influence pas uniquement les quartiers domiciliaires, il concoure également (et cela n'est malheureusement pas mis suffisamment en lumière) à préserver les valeurs commerciales et industrielles et à en assurer le fonctionnement économique. En effet, on a trop souvent considéré que les mesures propres à contrôler l'utilisation et l'occupation du terrain avaient comme seul but de protéger la maison ou la vie de voisinage, alors qu'il est également destiné à protéger les autres aspects de la vie et des activités urbaines. Si ce rôle était aussi bien compris des industriels et des commerçants qu'il l'est des résidents des meilleurs quartiers d'habitation, l'application des mesures de zonage en serait plus facile et plus profitable.

De plus, le zonage constitue un guide pour les développements nouveaux et un frein pour les demandes égoïstes ou entempestives d'intérêts individuels.

Il doit rester essentiellement souple et éviter d'être dogmatique. Aussi est-il déconseillé de couvrir des territoires trop grands avec les mêmes règlementations (ce qui, par surcroît donne lieu à des référendums plus coûteux). Il est au contraire raisonnable de varier le nombre des zones afin de tenir compte des caractéristiques nombreuses des différents quartiers d'une grande ville.

Le zonage doit tenir compte des données historiques, sociales et physiques du milieu auquel il s'applique. Un zonage qui décrète un quartier résidentiel sur un terrain plat, aisément relié à des points vitaux par des réseaux de communication adéquats attirera tôt ou tard une dépréciation des aménagements qui y seront entrepris. Un tel cas est cependant fréquent et contribue à diminuer la confiance populaire en des mesures qui sont cependant essentielles à l'épanouissement des fonctions urbaines.

Un autre principe de première importance dont l'application est souhaitable mais qui est généralement non seulement ignoré mais même condamné par nos propres lois, est la restriction du nombre de types d'utilisation dans une même zone. Les règlements de zonage en effet, exigent que les zones "A" soient permises dans les zones "B" celles-ci dans les zones "C" et ainsi de suite en descendant, alors qu'il est généralement souhaitable que la zone "A" ne soit pas permise dans la zone "C" particulièrement si la première est une zone domiciliaire et la seconde une zone commerciale. Le préjugé voulant que le zonage n'ait pour but que la seule protection des meilleurs quartiers domiciliaires, trouve en partie son origine dans cette anomalie.

La grande rue, l'artère principale ou la voie de pénétration ne doivent pas, en principe, être zonées pour fins d'habitation. C'est une erreur cependant qui est fréquemment commise et dont la persistance provient peut-être de la place prépondérante que prenait la grande rue dans la ville ou le village de nos pères. Les voies à grande densité de circulation ne sont pas favorables à l'habitation, et tôt ou tard, celle-ci s'en trouvera dépréciée. Ces voies requièrent surtout un contrôle sur les dimensions des terrains, les lignes de construction, le pourcentage d'occupation au sol, etc. . . .

L'exemple le plus illustratif de ce cas, est sans contredit, le boulevard Laurier, dont les terrains sont morcelés en parcelles trop petites et où, pour une grande partie du trajet, seule l'habitation unifamiliale y est permise. Non seulement l'aspect esthétique est-il pauvre mais les conditions de vie sociale et familiale en souffrent et il s'ensuit un déséquilibre et une dépréciation des valeurs foncières. La partie commercialisée de ce boulevard cependant, ayant été insuffisamment contrôlée, ne permet guère d'en faire une comparaison favorable avec la partie résidentielle, même si le principe d'aménagement est préférable.

6 - ASPECT ADMINISTRATIF & JURIDIQUE

Il n'y a pas d'entité administrative régissant l'ensemble de la région de Québec. Le territoire est morcelé de façon tout à fait irrégulière et apparemment arbitraire, en un grand nombre de secteurs dont les formes et les limites ne sont basées sur aucune considération d'ordre géographique ou physique. Chacun de ces secteurs est régi indépendamment et selon des modes divers. Depuis les cités qui jouissent d'une autonomie, d'une autorité et de moyens considérables et qui sont à l'échelon le plus élevé de la hiérarchie municipale, jusqu'aux paroisses, paroisses de village ou cantons dont l'administration est assurée davantage par le gouvernement provincial que par ses propres citoyens, en passant par les villes, les villages et les municipalités, la mosaïque des divisions administratives est faite d'éléments disparates et nombreux.

La croissance de la population, l'extention des aménagements, l'interpénétration des activités, bref la co-existence d'entités administratives non coordonnées pose des problèmes multiples qui nécessitent des solutions générales.

Certains de ces problèmes peuvent de par leur nature, être en dehors ou au-delà de l'autorité municipale. Ainsi en est-il des problèmes de voirie provinciale, (à l'exception des territoires compris dans les limites des cités et des villes), des installations ferroviaires ou d'emprises de lignes de pouvoir. Par contre, plusieurs aspects de l'aménagement urbain relèvent directement de l'autorité locale, excepté dans les cas extrêmes ou les localités elles-mêmes ont des pouvoirs réduits de par leur statut ou parce qu'elles sont en tutelle. Ainsi en est-il des systèmes d'égoûts, d'aqueducs et de déversements des eaux de surface, de la réglementation du zonage et de la construction, de l'établissement des centres scolaires, etc. . .

Un tel état de choses crée naturellement des situations ambiguës, des conflits d'autorité ou d'intérêt et impose fréquemment des obligations supplémentaires à la population.

La mise en oeuvre d'un plan directeur régional d'aménagement, d'un autre côté, nécessite l'intervention d'une autorité centrale ou du moins,

une coordination assurée des diverses autorités administratives de la région affectée. Cette coordination, pour qu'elle soit suivie, et efficace, peut se faire à la faveur de l'établissement d'une commission régionale, où la représentation des parties en cause est complète et satisfaisante et qui peut disposer des moyens administratifs, juridiques et matériels suffisants pour réaliser au delà de l'expression de voeux, la coordination juridique indispensable au bon fonctionnement de l'ensemble.

L'embryon d'une telle commission existe déjà qui groupe des municipalités suivante de la région: Sainte-Foy, Sainte Monique des Saules, Notre-Dame de Lorette. . . Ce groupement s'est penché sur le problème qui avait le caractère le plue urgent: étude du réseau d'assainissement d'une vaste région où les municipalités sont tributaires les unes des autres et où une action commune concertée est hautement souhaitable. Cependant, malgré le désintéressement et le dévouement de ses membres, malgré l'attitude généralement bienveillante de chaque conseil municipal, cette commission ne retire son autorité d'aucun mandat et ses recommandations sont sujettes au veto de chacun des conseils municipaux représentés. De plus, elle n'est pas secondée par un service d'études techniques permanent. Une consécration juridique est nécessaire à un tel groupement, si cette formule ou une formule analogue est adoptée.

La coordination désirée peut également, d'autre part, être assurée directement sous l'égide de l'autorité provinciale, à qui il reviendrait alors de consacrer officiellement les projets d'aménagement, sur recommandation des municipalités en cause, en les adoptant au même titre qu'un texte de loi.

Sans aller plus loin dans l'étude de l'aspect juridique ou administratif de cette question, il y a lieu de souligner la nécessité d'assurer la même unité dans la réalisation que dans la conception. Plusieurs pays et des provinces soeurs ont déjà trouvé une solution satisfaisante au problème que pose le besoin de coordination sur le plan régional, pour fins d'aménagement urbain.

Mais cette question dépasse peut-être le problème local de l'adoption d'une simple convention entre municipalités, et le processus entier de l'organisation à créer devrait être prévu par l'établissement d'un département de l'Urbanisme au sein du gouvernement provincial, qui serait doté de pouvoirs juridiques, et non pas seulement consultatifs. Si de telles mesures couvrant tout le territoire de la province étaient adoptées, la ville de Québec n'aurait alors qu'à suivre le processus établi et n'aurait pas à créer une entité administrative spéciale.

Cependant, Québec étant la capitale de la Province et par conséquent le siège du Gouvernement, il semble que celui-ci devrait assumer vis-à-vis d'elle, des responsabilités plus grandes et affecter des crédits spéciaux à son aménagement. Dans cette éventualité, il serait nécessaire d'exercer un contrôle additionnel pour la vérification de la répartition des argents. Il y aurait peut-être lieu alors d'adopter une solution analogue à celle qui a été adoptée à Ottawa sur une base nationale: une commission, représentative de tout le pays, appuyée par le travail de sous-comités et d'un service d'Urbanisme, a pour tâche de mettre en oeuvre le plan de la capitale en accord avec les municipalités de la région.

Bref, pour assurer la réalisation d'un plan directeur, Québec et sa région doivent nécessairement avoir recours au Gouvernement de la Province, qui seul peut actuellement exercer les pouvoirs et l'influence nécessaires.

CITÉ DE QUÉBEC
AMÉNAGEMENT CENTRAL

DEUXIEME PARTIE

PROJET D'AMENAGEMENT de la VILLE de QUEBEC

-I-

CIRCULATION, et RESEAU des VOIES PUBLIQUES

La rue et ses caractéristiques

La rue a trop souvent été considérée comme un espace public résiduaire des lots à bâtir, espace dont l'unique but était de donner accès aux propriétés riveraines. Dans le cours de la conurbation, la route ou le chemin s'identifient et se confondent avec la rue, au fur et à mesure de la croissance de la ville. La seule distinction que l'on acceptât dans l'identification de la rue était donnée par la nature de l'utilisation des lots qui la bordaient; ainsi vit-on des rues dites commerciales parce qu'elles étaient bordées d'édifices commerciaux et des rues domiciliaires parce que seule l'habitation en bordure y était permise, ou existait en fait.

Cette classification sommaire doit être abandonnée pour laisser la place à une classification plus complète et plus logique qui permettra l'établissement d'un réseau de voies conçu en fonction des besoins multiples de la ville, ainsi que l'adoption de mesures ou de standards destinés à chacune des catégories de rues.

Il est peut-être utile de rappeler ici que les voies urbaines peuvent et doivent avoir des fonctions distinctes et être composées et construites dans le but de répondre à des besoins spécifiques.

Voies de pénétration, de dégagement ou d'échange interurbain

La priorité pour de telles voies n'est pas de donner accès aux propriétés riveraines, mais plutôt au réseau des rues dans son ensemble. Elles sont le prolongement direct des grandes routes nationales ou des routes de liaison interurbaines. Elles doivent permettre une vitesse plus grande et décourager l'accès trop fréquent aux propriétés qui la bordent. Malheureusement, les rues qui doivent remplir ces fonctions à Québec, n'ont pas ces caractéristiques; les rues St-Vallier et St-Jean en sont des exemples frappants. Cependant, les nouvelles voies qui seront créées ou complétées en vue de remplir cette fonction, devront tenir compte de ces exigences.

Le réseau des rues prévu dans le plan régional envisage l'établissement d'un certain nombre de voies de pénétration ou de dégagement. Comme la région à desservir ne tardera guère à s'urbaniser, les normes recommandées devraient être fidèlement observées afin d'éviter que ces voies ne soient transformées plus tard en rues commercialisées et encombrées. Le plan directeur prévoit l'établissement d'au moins trois voies de cette nature dans le centre même de la ville: la première, est en prolongement du boulevard Talbot, jusqu'au point où elle rejoint la rue Dorchester; la seconde, est prévue sur l'emprise du chemin de fer , de la rue St-Vallier à la gare centrale; et la troisième est prévue sur les rives du fleuve, comme voie de raccordement des installations portuaires avec les grandes routes. D'autres rues, soit par leur élargissement soit dans leur prolongement, se rattachent à cette catégorie tout en gardant, à cause des conditions déjà existantes, le caractère de voies locales. Ainsi en est-il de la rue Champlain qui deviendrait partie d'un réseau de ceinture, du Chemin St-Louis, de la route des Commissaires, de la route des Quatre-Bourgeois, etc. . .

Ces voies, en principe, doivent être suffisamment larges pour accommoder plusieurs files de circulation (trois en chaque sens étant généralement considéré comme un minimum). La division des voies est ici particulièrement souhaitable. Quand la chose est possible, c'est-à-dire plus particulièrement en dehors des zones denses d'occupation du territoire, elles doivent être bordées de rues de services parallèles, donnant accès aux propriétés riveraines.

Voies Commerciales

Caractéristiques: Large pavage, autant pour les piétons que pour les autos, accès direct aux propriétés riveraines, circulation lente. Les rues commerciales de Québec n'ont pas d'emprise suffisante pour permettre d'y prévoir les larges pavages. Le Boulevard Charest est le meilleur exemple de voie commerciale, mais il est loin de répondre aux exigences des fonctions qu'il devrait remplir. La voie commerciale ne semble pas appelée à avoir autant d'importance dans les développements nouveaux, où on lui substitue fréquemment l'unité ou la place commerciale, en bordure d'une grande voie de circulation. Dans la ville même cette formule de la place commerciale est préférable à celle de la rue, et est recommandée chaque fois que la chose peut se faire. Les rues commerciales actuelles sont tout particulièrement encombrées et se confondent presque toujours avec d'anciennes voies de pénétration.

Les établissements en bordure rendent leur élargissement coûteux et difficile. Par contre, elles sont très fréquemment accompagnées de zones parallèles dépréciées qui se prêtent mieux à des opérations de dégagement, et permettent d'y prévoir des espaces de stationnement aisément accessibles. Le plan directeur suggère de telles mesures.

Voies industrielles

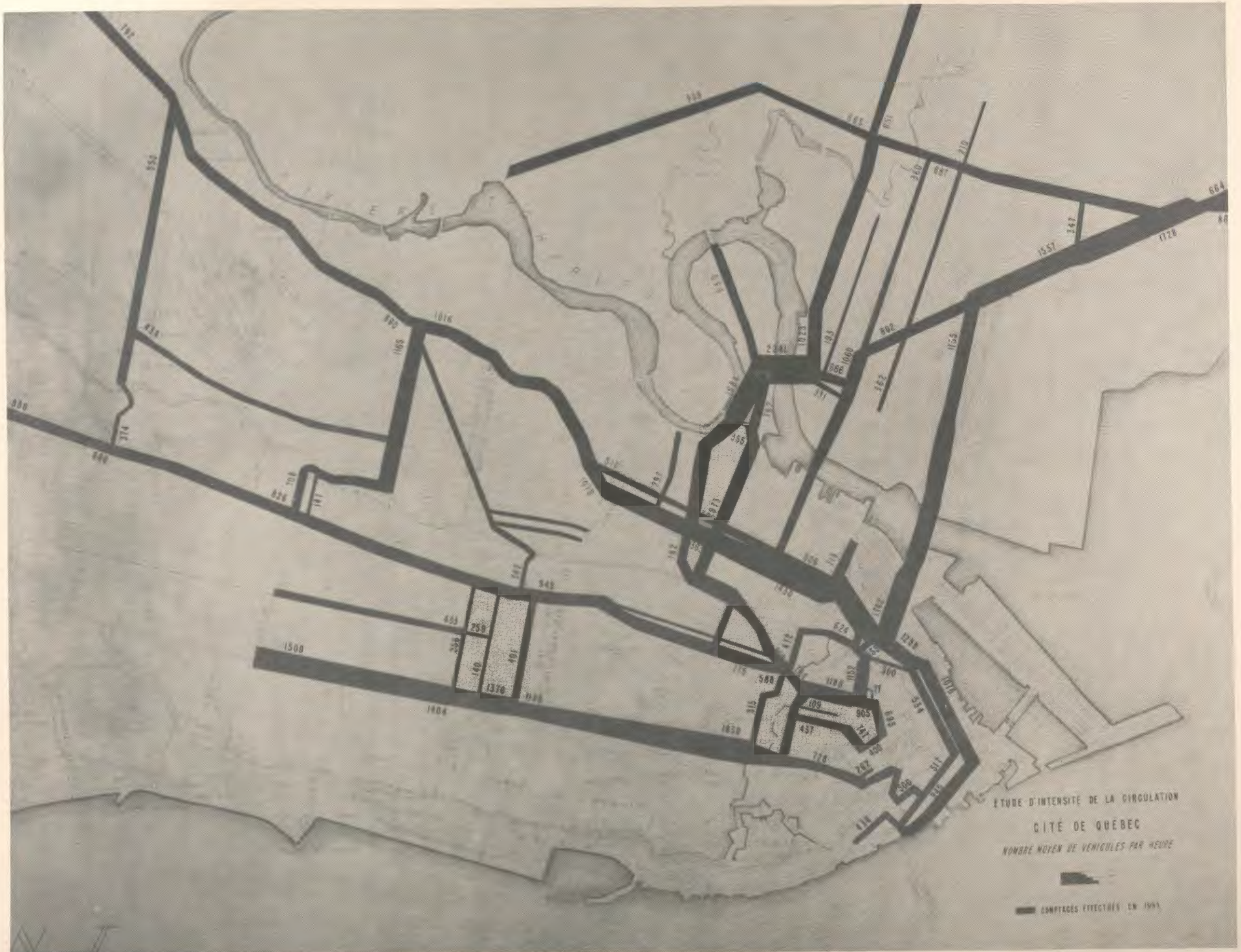
Ces voies doivent avoir des emprises suffisantes pour permettre le mouvement des camions de transport. Elles doivent être rectilignes autant que possible et être bordées de longs blocs avec des entrées limitées. De telles voies sont prévues au plan directeur, à l'ouest des usines de St-Malo. Il est recommandé que l'emprise des voies industrielles n'ait pas moins de 80 pieds.

Voies de caractère résidentiel

Ces voies, par leur tracé, leur emprise, le caractère de la circulation qui les utilise et leur esthétique, sont tout à fait différentes des autres. Jusqu'aux réalisations récentes, cependant, rien ne nous permet de les distinguer en plan des autres, car leur tracé, leur emprise, les dimensions des lots qui les bordent sont semblables à celles des voies à caractère commercial ou industriel. Cependant, leurs fonctions sont bien distinctes. Ces voies ne doivent pas être nécessairement rectilignes, au contraire, et leur emprise doit être plus réduite que les autres, ainsi que leur équipement, et le pavage plus étroit. Souvent, elles ne comporteront pas de trottoirs, mais leur caractéristique la plus importante est peut-être celle de ne pas assurer la liaison de deux centres d'activités ou de circulation majeurs. C'est cet état de chose qui a été fréquemment la cause de la transformation et la dépréciation d'un grand nombre de rues domiciliaires, favorisant la circulation lourde ou rapide et en entraînant rapidement la perte de leur caractère.

Sentiers, voies pour piétons

Il est parfois fort difficile, dans une ville entièrement construite, de ménager des voies pour les piétons. De telles voies cependant, sont prévues dans les lotissements nouveaux de la banlieue. Ces voies deviennent essentielles, car elles permettent de différencier la circulation voiture et la circulation piéton, et de diminuer les distances pour ce dernier.


ÉTUDE D'INTENSITÉ DE LA CIRCULATION
CITÉ DE QUÉBEC
NOMBRE MOYEN DE VÉHICULES PAR HEURE
COMPTAGES EFFECTUÉS EN 1955

Dans les villes existantes l'application de cette formule peut être d'un grand secours, particulièrement pour la réhabilitation de centres commerciaux qui périclitent. On le met en oeuvre tout simplement en interdisant l'accès aux voitures, soit de façon complète, soit en certains temps de la journée, à des rues existantes étroites et encombrées. Cette solution demande cependant que la rue ainsi transformée en déambulatoire soit bien desservie par des voies de circulation parallèles et des terrains de stationnement rapprochés, sinon, l'on risque d'aller à l'encontre même de l'objectif proposé c'est-à-dire, réhabilitation des valeurs marchandes. La rue Saint-Joseph pourrait ainsi être réservée uniquement aux piétons, aux heures d'affluence, si les projets de dégagement que nous préconisons, particulièrement la libération de l'emprise ferroviaire et la création de centres de stationnement, se réalisent.

RESEAU DES RUES

Le chapitre 4 de la première partie traite de l'état du réseau routier d'accès vers la ville, ainsi que des propositions de voies complémentaires permettant d'améliorer et de répartir la circulation aux abords de la ville.

Ces voies se prolongent à l'intérieur de l'agglomération ou s'y raccordent et s'incorporent au système général de la viabilité urbaine.

1o- On a vu que le prolongement du boulevard Charest, jusqu'à la grande voie Nord-Sud venant du Pont de Québec assurera la pénétration de la circulation de caractère industriel vers le centre de Saint-Malo. Dans l'intérieur de la ville, cette voie se continuera par le boulevard Charest au centre des activités commerciales en constant développement, se prolongeant ensuite par la rue Saint-Paul (dont l'élargissement partiel devra être graduellement réalisé particulièrement aux abords de la gare actuelle du Palais) pour aboutir à la future place d'accès de la gare nouvelle décrite plus loin, c'est-à-dire à la Place Parent.

2o- Dégagement de la rue Henderson vers le Nors par le Boulevard des Capucins, et vers le nord-est par le Boulevard nouveau projeté en bordure de la voie ferrée en direction de Beauport. En plus

du déplacement des installations ferroviaires, ce projet nécessite des travaux de génie importants, tels que construction d'un nouveau pont, d'un viaduc, remplissage de terrains riverains, etc. . . qui ont fait déjà l'objet d'études détaillées. Ces travaux toutefois peuvent s'exécuter par étapes, selon un programme de réalisation basé sur des études complètes.

3o- Création d'une diagonale servant à soulager le traffic venant du nord-est vers le centre de la ville. Cette diagonale sera facilement réalisée par un percement en prolongement de la Canardière qui la continuera entre la troisième et la première avenue, vers le Pont Drouin, et par une voie nouvelle dans le Parc Victoria en direction du Boulevard Langelier. Cette opération comporte la construction d'un pont afin d'éviter les voies ferrées au voisinage de l'Hôpital Général. Ce pont pourrait être réalisé avant que la boucle de la rivière Saint-Charles au Parc Victoria soit complée, et avant que la ligne ferroviaire en direction de la gare du Palais soit éliminée.

Cette voie diagonale pourra donc apporter un soulagement considérable à l'entrave créée par les nombreux passages à niveau dont la disparition est prévue, mais peut être retardée de quelques années. La superposition des voies gardera toute son utilité même quand le chemin de fer sera remplacé par une route de pénétration.

Enfin, par le Boulevard Langelier, on accède à l'Avenue Cartier, de préférence à la rue de Salaberry, parce que plus large, d'un meilleur profil et permettant une pente plus facile que l'accès difficile et dangereux de la rue Salaberry.

Cette artère urbaine est donc de première importance et peut faire partie d'un programme immédiat d'amélioration de la circulation.

4o- Prolongement de la rue Saint-Cyrille entre la rue Claire-Fontaine et l'avenue Dufferin, en partie par l'élargissement de la rue de l'Artillerie; et élargissement de Saint-Cyrille entre Bourlamaque et des Erables.

ESPLANADE
'C'
'B'
'A'
PROJET D'AMÉNAGEMENT
DU
CARRÉ D'YOUVILLE
ET DE SES ABORDS
ÉTAT FINAL
QUÉBEC AOÛT 1950

Cette opération aura pour effet de soulager la circulation sur la Grande-Allée et la rue Saint-Jean, auxquelles elle est parallèle, et fera de la rue Saint-Cyrille une des principales artères de la haute-ville.

Le prolongement de la rue Saint-Cyrille se raccordera à un passage en niveau inférieur au carré d'Youville. Cette importante opération de voirie depuis longtemps à l'étude aidera en particulier, à desservir les édifices de gouvernement, et permettra de dégager des terrains pour fins de stationnement, aux abords du Parlement.

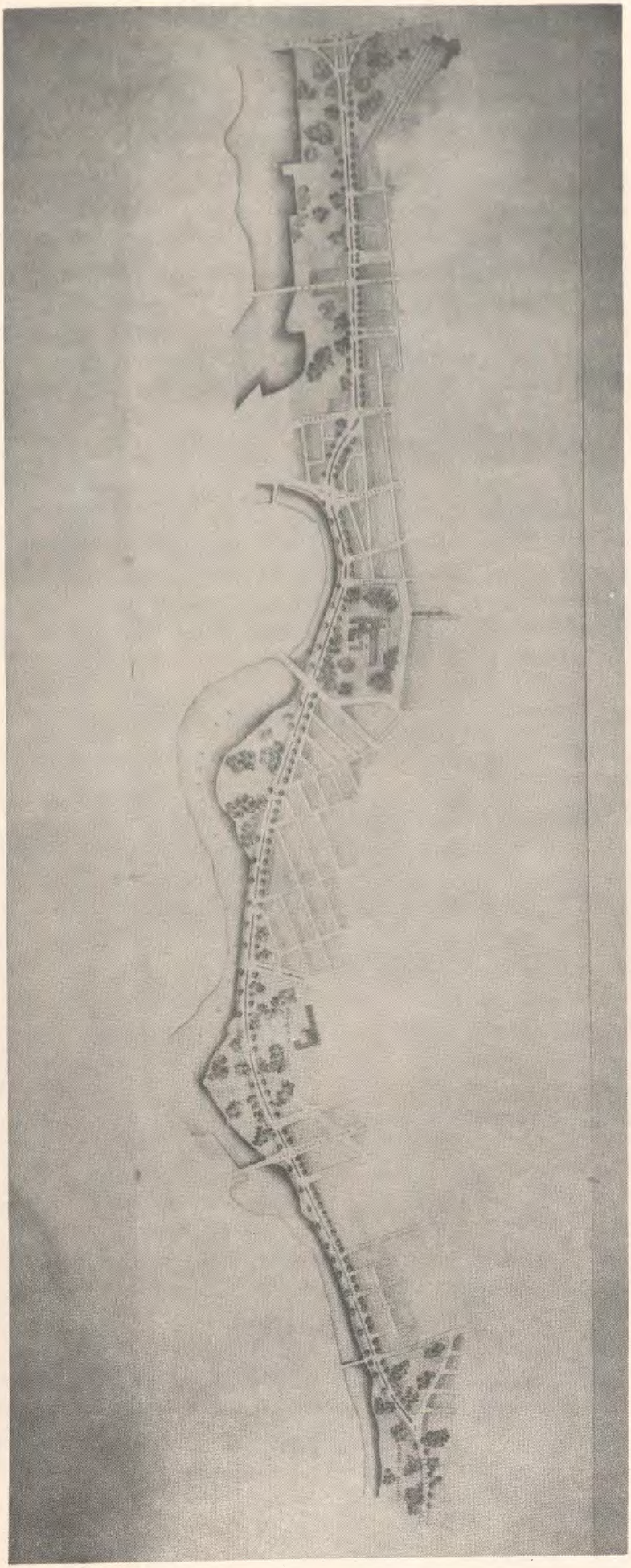
5o- Amélioration de la circulation à la côte du Palais, par la réduction des pentes, opération qui facilitera la circulation très engorgée à cet endroit et dangereuses en hiver.

L'amélioration des pentes peut être réalisé par l'élargissement des rues Lacroix et Saint-Nicolas. Ceci permettra l'élargissement du tunnel de la rue St-Vallier qui pourra déboucher sur la rue St-Paul par la rue des Bains, elle-même élargie.

Ce projet est, somme toute, une version améliorée de l'état actuel, et sa réalisation, tout en assurant un flot continu de circulation, permettra un plus grand dégagement devant la gare et ne défigurera pas, par des travaux aériens de viaduc, les abords des fortifications.

6o- Pour pouvoir desservir le nouvel emplacement de la gare centrale décrit plus loin, ou à défaut, des importants édifices qui pourraient occuper le même site, entre le Bassin Louise et la rue Saint-André, il sera nécessaire de réaliser une place importante qui pourra atteindre 600 pieds par 200, environ, permettant ainsi tous les mouvements d'arrivée et de départ des voitures.

Les divers accès vers la ville depuis cette place seront nombreux. Par la rue Saint-Paul élargie à la côte du Palais, au quartier St-Roch et à la route de la Canardière; par la côte Dinan, en direction de l'ouest, à la ville haute; par la côte de la Canoterie en direction de l'est à la rue des Remparts, et au Château: par les rues Saint-Paul et Saint-André en direction de l'est également, à la basse ville et au traversier. Par la côte Samson et par la rue des Glacis, on peut atteindre également le Carré d'Youville.



7o- Les modifications importantes proposées au plan directeur, pour les accès ferroviaires de la nouvelle gare permettra de supprimer la voie ferrée actuelle vers la gare du Palais, depuis la rue Garagonthier, au voisinage de la rue Marie-de-l'Incarnation, jusqu'à l'emplacement actuel de la gare. Cette opération laisse intact l'accès ferroviaire aux industries de Saint-Malo, et à l'usine à gaz voisine, mais libère près de deux milles d'emprise ferroviaire, qui peut être transformée en une avenue d'accès direct vers le pied de la côte du Palais et vers la rue Henderson. Avec quelques expropriations d'entrepôts et de petites industries qui bordent l'actuelle voie ferrée, et qui devront disparaître avec elle, ce boulevard, qui pourra s'appeler Boulevard Saint-Charles, puisqu'il borde en grande partie la rivière du même nom, formera une entrée rapide et impressionnante jusqu'au coeur de la ville, et en même temps, permettra de supprimer une demi-douzaine de passages à niveau et de rues sans issues, bloquées par la voie ferrée, ainsi que de donner accès à plusieurs rues actuellement en cul-de-sac sur la voie ferrée.

Nous considérons cette opération comme un élément essentiel du plan d'amélioration de la vieille capitale.

En conséquence, de cette opération magistrale, non seulement les bords, mais également le cours de la rivière Saint-Charles peuvent être transformés. Nous dirons quelques mots de cette opération particulière qui conditionne également la circulation au centre même de l'agglomération québécoise.

Le vieux projet de rectification du cours de la rivière Saint-Charles, grâce à une branche nouvelle supprimant la boucle qui entoure le Parc Victoria permettra:

1o- Une extension importante de la surface du parc à l'ouest;

2o- La création de voies nouvelles sur l'ancien lit comblé, qui auront l'avantage de passer à un niveau inférieur aux voies actuelles qui les traverseront, en facilitant par conséquent les croisements sans arrêt.

La première voie de cette nature doublera la rue Dorchester à l'ouest, et ira rejoindre le carefour circulaire prévu au croisement du boulevard Talbot et de la route des Commissaires. Pour la même raison de niveau favorable, une partie du tracé du boulevard Saint-Charles mentionné plus haut, empruntera le lit comblé de la boucle sup-

primée, et se continuera sur la rive sud de la rivière, en direction de l'ouest, jusqu'à la rue Saint-Vallier vers le cimetière Saint-Charles et vers la route de Montréal.

Entre la rue Henderson et la rue Dorchester, le boulevard établi sur l'emprise ferroviaire sera bordé de jardins face à la rivière Saint-Charles, sur une largeur assez vaste pour y prévoir des bâtiments publics, des lieux de stationnement, des parcs et des promenades.

Enfin, sur la rive nord de la rivière Saint-Charles, après modification et assainissement de son lit, une promenade suivra la berge depuis le Pont Samson jusqu'à la "Petite Rivière". Cette promenade pourra être tracée de manière à passer sous les ponts traversant la rivière partout où le nivellement le permettra.

Le boulevard Saint-Charles proprement dit aura une largeur suffisante pour assurer un tráffic à deux chaussées et tous les croisements nécessaires avec les rues transversales.

A son extrémité est, le boulevard sera raccordé à la rue Henderson par un ouvrage de forme de "Y" à vastes rayons de façon à séparer et à assurer tous les mouvements nécessaires à cet important aboutissement.

Rue Henderson - Le traffic considérable entre le centre de Québec et le quartier de Limoilou et au delà, est actuellement fréquemment arrêté au passage à niveau de la rue Henderson, par les mouvements de trains nécessités par la proximité de la gare et l'insuffisance des voies. Quels que soient les projets envisagés, il sera nécessaire de supprimer le passage à niveau et de le remplacer par un évitement supérieur. Ce viaduc partirait de l'angle sud du raccordement du boulevard Saint-Charles, à la rue Henderson, enjamberait les voies de chemin de fer sur le côté est du bureau de Poste actuel, et rejoindrait le niveau de la rue Saint-Paul.

Les abords de la gare actuelle du Palais dont le bâtiment peut être valablement conservé, peuvent être aménagés commercialement d'abord par la création d'une Gare routière avec son accompagnement logique de l'échange rail-route, par l'aménagement de parcs de stationnement, et par la construction d'édifices commerciaux en bordure de la rue Saint-Roch.

L'opération générale d'amélioration de la circulation au voisinage de la rivière Saint-Charles ainsi que les projets résumés ci-dessus pour cette opération sont conditionnés par le contrôle de la navigation sur la rivière Saint-Charles en amont du Pont Samson. Il est prouvé en effet, que la rivière Saint-Charles n'est pratiquement plus utilisée pour la navigation et que le maintien des ponts levant, en pleine ville, aussi bien pour la circulation véhiculaire que pour le traffic ferroviaire, condamne toute amélioration notable. Le Ministère des Transports peut décréter une hauteur limite moindre sous les ponts, afin de n'y tolérer que l'accès de ponts fixes.

Le Bassin Louise continuera à être desservi parallèlement aux voies destinées aux trains de voyageurs. Les installations de Canada Cement, à l'extrémité est de cette portion de la rue Saint-André désaffectée, peuvent être maintenues entièrement, même avec l'implantation de la gare nouvelle de voyageurs, puisque l'ensemble du faisceau de voies destinées à cette gare est à peu près d'une longueur double à celle de la gare actuelle du Palais, ce qui est plus que suffisant.

8o- Prolongement de la rue Sainte-Geneviève jusqu'au parc des Champs de Batailles, afin de décongestionner l'étroite rue Saint-Louis, à sens unique et de dégager un quartier dont les accès sont précaires. La composition de cette voie peut être semblable à celles des promenades du parc, afin de ne pas défigurer les abords des fortifications qu'elle doit traverser.

9o- A son extrémité Nord-Ouest, la rue Dorchester sera prolongée directement vers le rond-point circulaire, dans le prolongement du Boulevard Talbot. De plus, le détournement de la rivière permettra de dédoubler pour une partie de son trajet, tel que décrit plus haut, et de créer des passages superposés.

ESQUISSE D'AMÉNAGEMENT
DES ABORDS DE LA PLACE D'ARMES
ET DE LA TERRASSE DUFFERIN

ÉCHELLE

SERVICE D'URBANISME
QUÉBEC

STATIONNEMENT

La question grave du stationnement a été longuement considérée, et dans toutes les opérations nouvelles dégageant des terrains, particulièrement en bordure du boulevard Saint-Charles et des voies adjacentes, ainsi que sur les terrains de la gare à déplacer, de nombreux parcs de stationnement sont prévus.

On voit plus loin dans ce chapitre que toute opération nouvelle prévoit l'espace correspondant de stationnement sur le terrain même de tout bâtiment nouveau ou sur ses abords immédiats, règle qui est applicable non seulement aux opérations de la collectivité publique, mais également aux opérations semi-publiques et de caractère privé: bâtiments culturels, théâtres, magasins de nouveautés, administration importantes, salles de réunion, logement, etc. . .

Il est à redouter que la tentation de créer des parcs de stationnement sur des espaces libres existants, tels que les glacis de la Citadelle ou les pelouses du Parc des Champs de Batailles, risquent de voir réduire le patrimoine d'espaces libres de la ville. Cela serait inadmissible, et ce n'est que sur des espaces libres nouveaux, comme par exemple en partie sur l'extension du Parc Victoria, sur les terrains situés aux abords du boulevard Saint-Charles, ou sur les places dégagées par la démolition systématique des taudis, que des espaces de stationnement peuvent être réservés.

Nous mentionnerons pour mémoire, le projet envisagé dans nos propositions antérieures, d'un parc de stationnement couvert sous la terrasse Dufferin. C'est une opération éventuelle assez coûteuse, mais qui s'avérera inévitable en raison du succès touristique de la vieille Ville, et des besoins du Grand Hôtel voisin. Un autre remède pour le décongestionnement des quartiers de commerce serait la création d'immeubles avec rampes d'accès pour garages près des centres d'activité commerciale. Des emplacements ont été choisis dans ce but, particulièrement à la suite de la destruction d'immeubles vétustes et insalubres dans les quartiers denses, pour faire place, non pas à des immeubles de commerce nouveau, mais à des garages de stationnement ou à des espaces libres.

Si des mesures de zonage permettent de faire porter la responsabilité d'assurer le stationnement par les entreprises publiques ou privées qui construisent des édifices dans des quartiers nouveaux, la ville, cependant, ne peut éviter ses responsabilités dans les parties densément construites. On ne peut solutionner ce problème simplement en accordant une plus grande tolérance pour le stationnement sur les voies publiques où il doit être de caractère essentiellement temporaire. Nous suggérons ci-après un projet de règlement applicable aux quartiers nouveaux et dont la mise en vigueur assurerait pour l'avenir des conditions plus satisfaisantes que celles auxquelles nous devons faire face aujourd'hui.

REGLEMENTATION SUGGEREE

Il sera prévu, en dehors du domaine public et sur le site même de la construction ou dans sa proximité immédiate, une unité de stationnement pour les constructions suivantes ou pour toute addition aux dites constructions:

1o- Pour tout bâtiment destiné à des réunions ou groupement de personnes, tels que: église, temple, chapelle, auditorium, salle de spectacles, conférences ou concerts, cinéma ou autres établissements semblables: une unité de stationnement à toutes les dix places.

2o- Pour toute maison d'hospitalisation, telles que, hôpital, sanatorium, clinique, etc. . . une unité de stationnement pour tous les cinq lits ou places d'hospitalisés.

3o- Pour tout hôtel, motel, maison de touristes, une unité de stationnement pour tous les deux lits rentables;

4o- Pour tout centre de loisirs, centre récréatif, club, cercle, etc. . .: une unité de stationnement pour tous les dix membres actifs;

5o- Pour tout immeuble commercial ou immeuble à bureaux: une unité de stationnement pour tous les 1,000 pieds carrés de surface de plancher louable ou accessible au public, selon le cas;

6o- Pour toute usine, atelier de fabrication ou de transformation, etc. . . une unité de stationnement pour tous les cinq employés;

7o- Pour tout bâtiment destiné à l'habitation: une unité de stationnement pour le premier logement et une unité de stationnement pour tous les deux logements subséquents;

LÉGENDE
RÉSEAU FERROVIAIRE EXISTANT
QUÉBEC

LÉGENDE
PASSAGE À NIVEAU
RUE BLOQUÉE PAR LA VOIE FERRÉE
RUE EN PASSAGE INFÉRIEUR
RUE EN PASSAGE SUPÉRIEUR
ZONE INDUSTRIELLE
GARE DE TRIAGE C.N.R.
GARE DE TRIAGE C.P.R.
GARE DE PASSAGERS
PLAN DE LA CITÉ DE QUÉBEC ET DES ENVIRONS
DESSERTES FERROVIAIRES ET INDUSTRIES

RESEAU FERROVIAIRE

L'étude des modifications souhaitables du réseau ferroviaire dans la région de Québec n'est pas chose nouvelle. L'intérêt porté à cette question, notamment par les ingénieurs de la Cité, la Chambre de Commerce et le Conseil de Ville, est amplement justifié par un état de fait qui créé des situations difficiles pour la Ville et sa population.

La Chambre de Commerce présentait en janvier 1953 un rapport détaillé et fort documenté sur le réseau ferroviaire existant et faisait des recommandations pour une solution nouvelle d'aménagement basée sur les études du Service d'Urbanisme. Un rapport subséquent, adressé à la Commission des Transports du Canada au début de 1954 faisait état des conclusions du premier rapport et réitérait des recommandations analogues. D'autres démarches et séances publiques avaient, entre temps, été suscitées par cet organisme représentatif de la vie économique de Québec, dans le même but.

Les ingénieurs de la Cité s'étaient également émus de ce problème et l'invoquaient comme raison péremptoire pour avoir recours aux services d'urbanistes, particulièrement après avoir pris connaissance d'un projet semblable à Ottawa, dont la réalisation était en cours. Le Service d'Urbanisme de la ville, présentait au Conseil Municipal, en date du 5 juillet 1952, un exposé de cinq solutions différentes, comportant toutes des changements substantiels dans l'emplacement des voies ferrées, des quais de déchargement, des gares de marchandises et de passagers.

Ces projets multiples démontrent bien l'inquiétude et le malaise de l'opinion publique devant des conditions nuisibles au fonctionnement et à l'économie des activités urbaines. Elles comportent d'intéressantes constatations et des statistiques longuement et soigneusement assemblées. Il n'est qu'à se reporter à ces textes pour en juger. Ces constatations et renseignements ne seront pas rappelés dans ce texte afin de lui garder plus de concision et de clarté.

La Chambre de Commerce dans son premier mémoire, faisait, à juste titre, grand état des difficultés que les voies d'arrivée dans la ville, de St-Malo à la gare du Palais plus particulièrement, causaient à la circulation automobile et appuyait ses constatations d'étude détaillées du volume de

circulation, des sommes de temps perdu aux passages à niveaux et du nombre de rues sans issue. Or depuis ce rapport, le volume de la circulation automobile a plus que doublé, ainsi qu'en font foi les comptages périodiques du service d'urbanisme et du département de la police. Les inconvénients de la ligne maîtresse d'arrivée se sont donc accrus en conséquence, mais cet aspect du problème ferroviaire n'est pas le seul qui puisse justifier des opérations majeures et coûteuses. Les raisons principales qui, encore plus que les embarras causés à la circulation et même aux pertes économiques qui en résultent, motivent les changements proposés, sont en particulier: la perte de valeurs foncières, ce qui affecte profondément la vie économique de toute la ville aussi bien que de l'administration municipale, et l'obstacle que constitue cette même voie ferrée à la réhabilitation de tout un quartier et à des améliorations essentielles à la circulation.

Cette voie d'arrivée longe en effet les quartiers industriels et commerçants les plus importants de la région. Or l'étude des valeurs foncières, basées sur l'évaluation municipale, démontre clairement la rapide baisse de ces valeurs dans la proximité de la voie ferrée. Une simple visite des lieux rend ces constatations plus évidentes encore: constructions vétustes et délabrées, entrepôts de toutes sortes, taudis même s'échelonnent presque sans interruption depuis l'entrée de la zone densément bâtie jusqu'au terminus, alors que parallèlement, à peu de distance nous trouvons le long des grandes voies commerciales les plus hautes valeurs foncières. Les pertes économiques dues à ces conditions sont incalculables. La ville de plus, est dans l'impossibilité d'entreprendre la réalisation d'un programme de réaménagement et d'amélioration, à cause de l'obstacle permanent créé par une ligne ferroviaire dont l'emprise est en quelque sorte intouchable. Cette emprise libérée, permettrait l'établissement d'une voie de pénétration rapide ainsi que la réalisation d'un programme de construction et de réhabilitation urbaine sur une grande échelle comme donne lieu à Montréal, l'élargissement de la rue Dorchester.

De plus, nous croyons qu'un changement du réseau ferroviaire n'apporterait, après les dépenses initiales, que des avantages aux compagnies de chemin de fer mêmes. L'espace utilisable en effet, la longueur des voies et des quais pour marchandises aussi bien que pour passagers sont nettement insuffisants; les mouvements difficiles, coûteux, et en conflit avec la circulation lourde; le remisage insuffisant. Québec possède un équipement ferroviaire de petite ville.

PROJET D'AMENAGEMENT
DE LA
CITÉ DE QUÉBEC
PROJET N° 1
SERVICE D'URBANISME
1954

Les changements préconisés et dont nous expliquons brièvement ci-après les deux possibilités retenues ne sont peut-être pas également bien vus des deux compagnies ferroviaires dont l'une ou l'autre selon les cas, se croit lésée par l'utilisation ou l'abandon de certaines emprises ou par tout autre changement proposé. Ceci nous permet de constater ici les inconvénients d'un système de dualité à base compétitive, qui, par ailleurs, sur une échelle nationale, rend des services appréciables au pays.

Des diverses solutions variant en importance et en possibilités qui ont été étudiées nous donnons ci-après, une brève description des deux possibilités qui semblent retenir un maximum d'avantages. Celle qui a été adoptée au plan directeur n'est peut-être pas la solution préférable, mais, elle est peut-être la plus facilement réalisable, car elle concilie davantage les intérêts des compagnies avec ceux du public en général, et elle tient davantage compte de l'utilisation de l'équipement actuel et des installations existantes. Il se peut cependant que les avantages de la première s'affirment avec une telle évidence qu'on y ait recours le jour où une décision inévitable devra se prendre. Les deux possibilités ne s'excluent pas, les terrains libérés restant à peu de chose près les mêmes dans les deux cas, et les terrains à réserver pour les installations nouvelles étant encore actuellement du moins, presqu'entièrement disponibles.

PREMIERE SOLUTION:

Le chemin de fer emprunte les voies du C.N.R. à leur croisement avec celles du C.P.R. à l'arrivée de la ville, à l'ouest du Boulevard Saint-Sacrement, pour aboutir à la croisée de la route des Commissaires et de la route du Saguenay en prolongement de la rue Dorchester. La gare ferait face au grand rond-point de ces deux voies. Elle serait reportée d'environ 4,000 pieds au nord de son emplacement actuel. Cette distance additionnelle du centre névralgique nous semble négligeable pour un projet de cette importance dans une ville de l'ordre de grandeur de Québec, et nous ne saurions tenir ceci comme une objection sérieuse à ce projet.

La gare serait ainsi à proximité des cours de triage du C.N.R. et à moins de deux milles des cours du C.P.R. Mais par une entente mutuelle et sans même demander la fusion des services, il semble possible que les opérations ferroviaires majeures puissent être effectuées dans le même secteur.

ZONE MARAICHERE
EXTENSION INDUSTRIELLE
ZONE COMMUN
RIVIERE ST-CHARLES
EXTENSION INDUSTRIELLE
PROJET D'AMÉNAGEMENT
DE LA
CITÉ DE QUÉBEC
SERVICE D'URBANISME
1954

Le prolongement de la ligne du C.N.R. continuerait à exister tel quel, et à desservir les installations portuaires. On peut même envisager que la liaison avec le service d'autobus interurbain qui remplacerait éventuellement le service ferroviaire à la gare actuelle puisse s'effectuer aisément, à l'avantage des deux parties concernées.

La voie actuelle à la gare du Palais serait abandonnée à la rue Garagonthier tel qu'il est expliqué ailleurs dans ce rapport, afin de faire place à une grande route de pénétration.

Le projet peut s'exécuter par étapes, car la gare actuelle pourrait continuer à être utilisée en attendant que les nouvelles installations soient complétées, l'accès se faisant par les voies du C.N.R. qui desservent le bassin Louise. De toutes façons, l'emprise en bordure de la rivière Saint-Charles serait libérée, ce qui est le premier et le principal objectif des deux possibilités qui sont retenues ici.

Inutile de souligner les avantages de ce projet qui concourt à décongestionner la ville et à accroître les valeurs foncières, à embellir la rivière et ses abords et permet en outre de prévoir sur de vastes terrains libres, des installations ferroviaires adéquates.

DEUXIEME SOLUTION:

Tel qu'indiqué sur le plan directeur, le chemin de fer emprunte les voies du C.N.R., à leur croisement avec celles du C.P.R. à l'arrivée de la ville, comme dans le premier projet, mais au lieu d'aboutir à la croisée de la route du Saguenay avec celle des Commissaires, il se continue par la voie existante jusqu'aux voies de la rue St-André, pour aboutir à une nouvelle gare située immédiatement au nord de la place Parent.

Cette solution peut également se réaliser par étapes, car le chemin de fer peut utiliser la gare actuelle par un mouvement de va-et-vient, sous un viaduc à la rue Henderson.

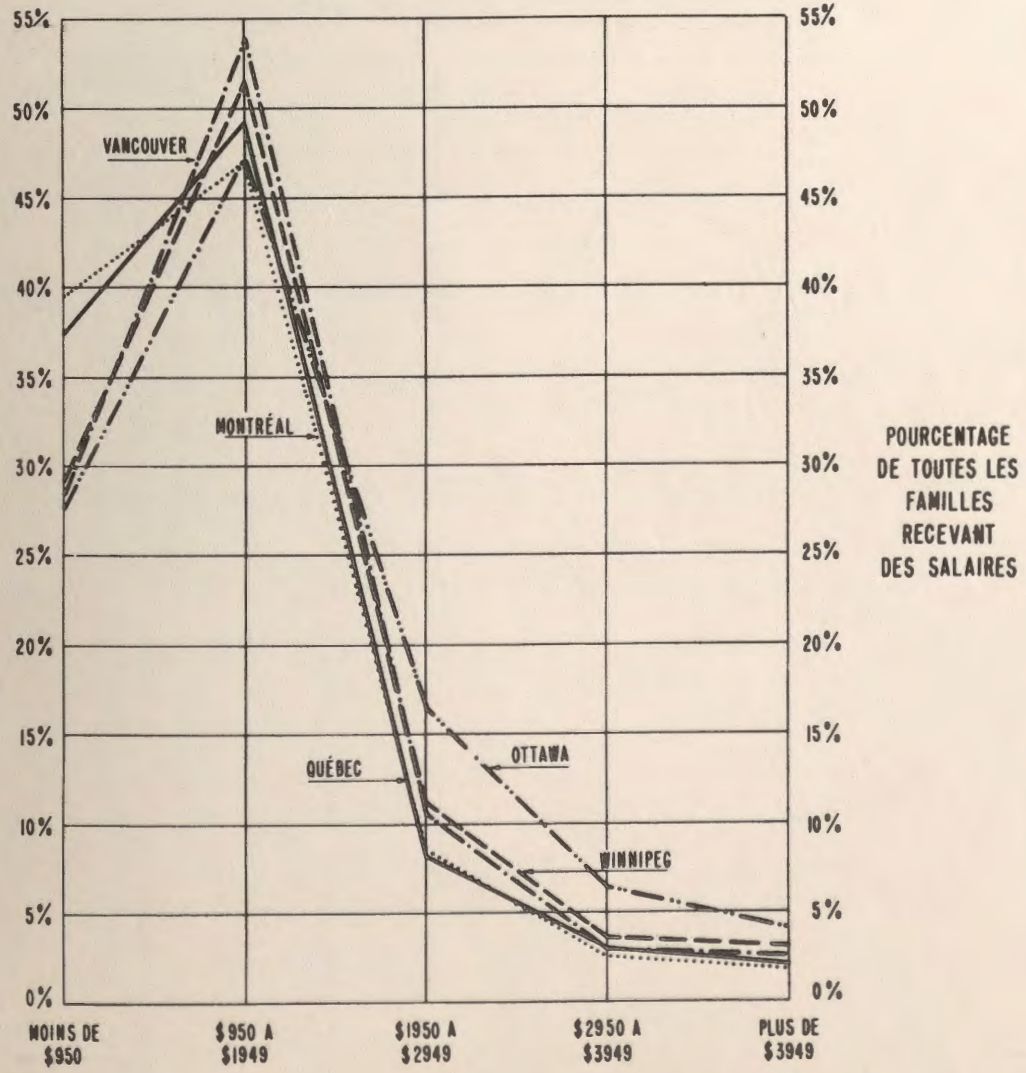
Plusieurs possibilités ont été étudiées quant aux niveaux définitifs des voies d'arrivée à adopter. Cependant, comme cette question compte encore trop d'inconnus et qu'elle doit être longuement étudiée par les services techniques des compagnies même, nous nous abstenons ici de faire

état d'une quelconque de ces possibilités. Les inconnus dont il est question ont trait principalement à la réduction possible de la tête de pont de la rivière ou à sa non-navigabilité, aux besoins de raccords portuaires, à la construction éventuelle d'un viaduc, et en général à la réalisation totale ou partielle, des projets envisagés.

Cette solution permet l'aménagement d'un terminus ferroviaire disposant de voies d'arrivée suffisantes, et combine également les diverses opérations de traffic maritime avec une jonction rail-route.

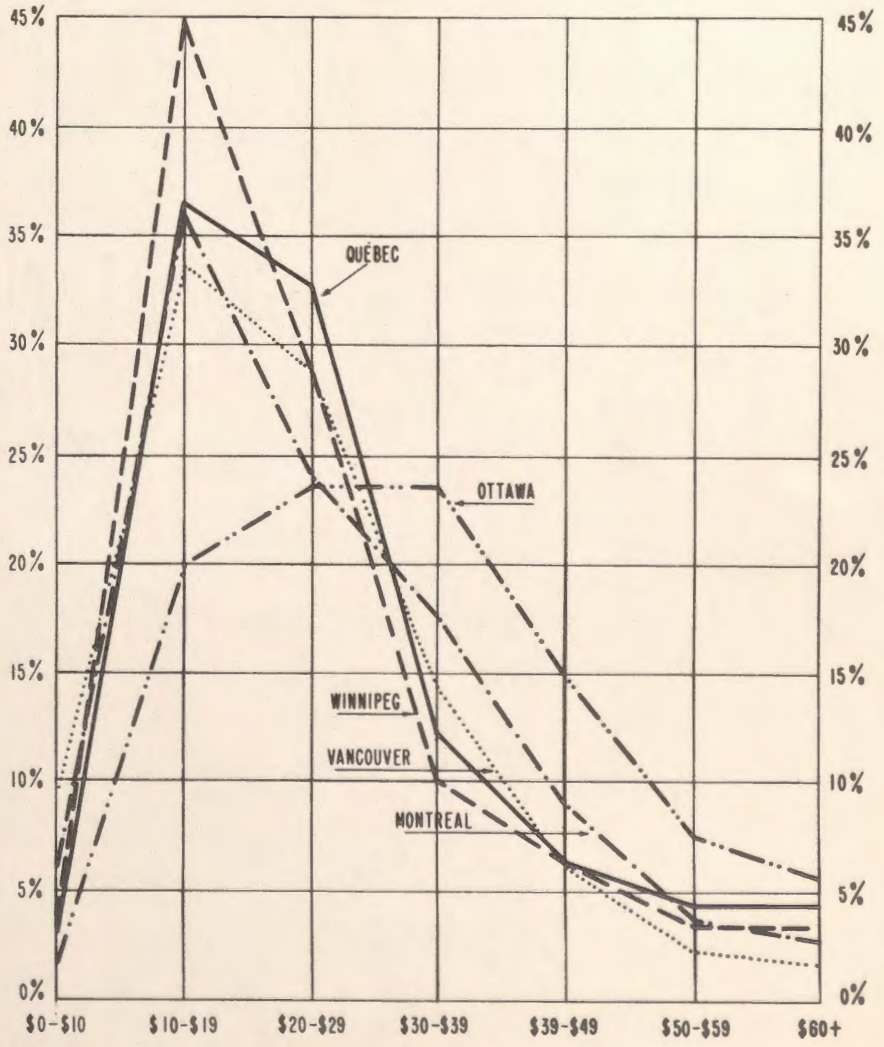
Sur un autre plan, il y aurait lieu d'étudier les moyens à employer pour faire l'accord entre les parties intéressées, c'est-à-dire mettre en balance, d'un côté les intérêts et les points de vue des compagnies ferroviaires, des autorités du port et des divers services ou industries connexes et d'un autre côté le fonctionnement économique des opérations urbaines proprement dites ainsi que le confort et le bien-être de toute la population que ces installations sont au premier chef appelées à servir.

REVENU FAMILIAL



QUÉBEC, OTTAWA, MONTREAL, VANCOUVER ET WINNIPEG

LOYERS MENSUELS DES HABITATIONS



QUÉBEC, OTTAWA, MONTRÉAL, VANCOUVER ET WINNIPEG

- 3 -

HABITATION

Le problème de l'habitation est un problème capital dans la poursuite du bien-être aussi bien que du meilleur fonctionnement économique et social de toute population urbaine. Cependant, ses aspects si diversifiés nécessitent des études détaillées et méticuleuses ou interviennent des considérations d'un autre ordre que ce que peut contenir un programme d'aménagement physique urbain. C'est pourquoi nous ne retiendrons ici que ce qui se rattache directement au programme général d'aménagement du territoire de la ville.

Rappelons tout d'abord le principe exposé dans la première partie, au chapitre du zonage, selon lequel l'habitation ne devrait pas être nécessairement permise dans d'autres zones, mais au contraire qu'elle devrait y être généralement interdite, et plus particulièrement dans les zones industrielles et commerciales. Nous avons même suggéré que si ce but semble difficile à atteindre par voie de réglementation, le lotissement même des terrains (grâce à l'adoption de lots de dimension très supérieure à celle des lots privés courants) peut décourager automatiquement la construction de maisons privées. Nous recommandons fortement l'application de telles mesures dans les vastes terrains industriels prévus.

Dans le centre de la ville, le problème de pourvoir au gîte de la population est conditionné par deux aspects principaux; construction d'habitation unifamiliales ou collectives dans des quartiers résidentiels de bonne tenue, c'est-à-dire suffisamment dégagés ou aérés et pourvus de l'équipement social, religieux, récréatif et scolaire satisfaisants, d'un côté; et de l'autre côté, construction d'habitations collectives dans des quartiers plus vieux, plus congestionnés ou en partie commercialisés.

Dans le premier cas, la construction vient s'intégrer dans le cadre existant et sa qualité, ainsi que la conservation de sa valeur domiciliaire dépend principalement des mesures de zonages et des règlements de construction existants.

Qu'il nous soit permis ici d'ouvrir une parenthèse au sujet de ces règlements. Les règlements de zonage actuels sont incomplets et n'assurent pas toute la protection désirée aux développements de la ville ainsi qu'au main-

tien de la valeur foncière. Certaines parties de la ville ne sont pas zonées; d'autres sont zonées trop uniformément; ce qui favorise des développements hétéroclites ou l'habitation se trouve dans des conditions parfois déplorables. Une revision presque générale et continue s'impose.

Les règlements de constructions nécessitent également une revision complète et une mise au point constante. Ils sont généralement insuffisants, souvent désuets, et ne sont pas adaptés aux techniques modernes.

Cet état de chose, quelque regrettable qu'il soit n'est cependant pas particulier à la ville de Québec. Si les mesures de zonage doivent être élaborées localement, les règlements de construction par contre peuvent s'inspirer plus directement de mesures-types, telles que préconisées par le Conseil National des Recherches.

Dans le second cas, le problème est plus complexe. Il nécessite le choix préalable d'un emplacement où existe un état de décrépitude avancée des structures, et où les conditions économiques et sociales justifient les opérations nécessaires. Il faut ensuite procéder à leur démolition et au remembrement du lotissement, ce qui comporte souvent des changements dans le tracé de rues secondaires. Ces projets sont ensuite sujets à l'étude de plans-masses, à la réservation au sol d'espaces libres suffisants avant de procéder à l'établissement des plans de construction. Ce sont des projets de "réhabilitation" urbaine qui viennent s'inscrire dans le cadre du plan directeur.

La canalisation de la rivière St-Charles, le remplissage de ses abords, la création de nouvelles artères ou promenades et l'enlèvement des voies ferrées et des installations industrielles indésirables offrent un champ exceptionnel pour la réalisation de projets d'habitation sur une vaste échelle, et correspondant aux données et aux nécessitées d'une grande ville. De tels projets ont été envisagés également dans les quartiers de St-Roch, de St-Sauveur et de St-Jean-Baptiste. Cependant, de telles études requièrent des enquêtes sociales économiques et physiques beaucoup plus approfondies que les moyens disponibles ne nous permettent d'entreprendre actuellement. Citons pour mémoire, le rapport Dozois à Montréal.

La Société Centrale d'Hypothèques et de Logement apporte son concours aux municipalités pour leur permettre de mener à bien de tels programmes, grâce auxquels des quartiers entiers peuvent être graduel-

lement transformés, et où des constructions délabrées, dépréciées et constituant un danger physique et social peuvent faire place à des groupements de maisons appartements munis de tout l'équipement domestique et urbain désiré. Québec ne saurait rester indifférent à ces possibilités. Le lotissement et la construction d'habitation de certains quartiers ont été faits dans le passé selon des données qui ne sont plus valables aujourd'hui - morcellement des lots, multiplication des maisons, des petits appartements, création de cours arrières fermées et dont le seul but apparent est de garder des résidus indésirables; le tout donnant sur des rues étroites et encombrées dans le voisinage d'usines ou d'entrepôts.

Après les remembrements nécessaires, ces emplacements se prêteraient par contre à l'érection d'unités de logements disposés de façon à ménager des espaces libres entre les constructions, comme il est fait fréquemment dans plusieurs centres urbains contemporains. Il ne saurait être question de refaire ici le plan de la ville pour l'accommoder à une formule donnée, et ces cellules d'habitations peuvent être créées dans le cadre des rues existantes.

Si la partie intra-muros de la ville ainsi que certains quartiers anciens de la ville basse demandent d'être restaurés avec soin et avec toutes les précautions voulues pour leur conserver leur cachet, par contre, quand certains quartiers d'habitation sont trop délabrés pour être remis en état, ils doivent être traités différemment. On ne doit pas craindre alors de bousculer un ordre établi si cet ordre est contraire aux exigences les plus élémentaires du confort, de l'hygiène et de la sécurité, tant pour l'individu que pour la collectivité.

Il est suggéré qu'une enquête sur l'état de l'habitation des points de vue économique et social, de même caractère que celle qui avait été ébauchée il y a quelques années sous l'égide de la faculté des sciences sociales de l'Université Laval, soit reprise, avec le concours de techniciens, et en tenant compte des données du plan directeur et du programme d'aménagement général, afin de déterminer les sites devant être le sujet d'un programme de réaménagement, et d'établir les bases et les normes de ce réaménagement.

- 4 -

ESPACES LIBRES

Il y a lieu de distinguer tout d'abord les catégories diverses d'espaces libres, afin d'établir un programme d'aménagement et de répartition de ces espaces pour le bien-être de la population. Ces espaces peuvent être de nature totalement différentes par leur usage, leur rôle ainsi que par l'autorité dont ils relèvent.

La rue n'est pas considérée comme espace libre, non plus que les terrains non construits sur lots privés. Ceux-ci, cependant, ont une grande importance dans la composition de la ville. Ils seront déterminés par les règlements de zonage.

Les espaces libres, outre les lots vacants ont un rôle soit principalement utilitaire (terrains de stationnement, carrefours) soit principalement récréatif (terrains de jeux, de sports. . .) soit principalement ornemental (parcs, squares, jardins publics. . .) Ils peuvent, à des degrés divers, avoir à la fois deux ou plusieurs de ces caractéristiques. Il en est ainsi des places publiques.

L'étude de la répartition des terrains de jeux et de sports, des parcs et des jardins publics doit se faire dans le cadre du plan directeur, en tenant compte principalement de la densité et la nature de la population ainsi que de l'utilisation des terrains. Les normes désirables relatives à la surface de ces espaces par rapport à l'unité de population, seront en effet influencées par la nature de la population, (permanence, moyenne d'âge, familles, population de jour, de nuit, etc. . .) De même, l'utilisation au sol déterminera en partie les besoins en espaces libres (les quartiers commerciaux ou les quartiers d'habitation ne requièrent pas un pourcentage identique.)

Cette répartition devra tenir compte de la distribution des écoles, et, du point de vue administratif, pourra se faire en adoptant la paroisse ou le quartier comme élément de base.

Le service d'Urbanisme a recueilli une somme de renseignements suffisants pour permettre d'établir les bases d'une enquête plus poussée. Une telle enquête est nécessaire afin de déterminer, par quartiers ou par paroisses, les besoins de la population en espaces libres pour fins récréatives, sportives ou de repos, et d'étudier les possibilités d'aménagement des terrains disponibles ou récupérables.

Vue aérienne du Parc des Champs de Bataille dominant la falaise

Comme mesure d'ordre général, il serait souhaitable que certaines normes soient adoptées dans les nouveaux lotissements, selon lesquelles tout propriétaire de grands terrains à subdiviser serait appelé à concéder un minimum de 5% de ses terres pour fins de parcs publics. Ce pourcentage dans l'ensemble est insuffisant et l'administration publique devrait suppléer d'une manière ou d'une autre à la différence requise.

A l'échelle du plan directeur, nous ne ferons état ici que de deux aspects majeurs de cette question; grands parcs urbains et places publiques.

GRANDS PARCS URBAINS

Le Parc des Champs de Bataille qui fait à juste titre l'orgueil des québecois, est propriété du Gouvernement Fédéral qui l'a aménagé avec goût et avec soin. La ville de Québec ne possède pas d'espaces libres comparables à ce grand parc. Cependant, le réaménagement des abords de la rivière St-Charles permettrait la récupération de vastes terrains qui pourraient être utilisés pour fins de récréation et de sport, (particulièrement en prolongement du Parc Victoria) ainsi quepour des promenades, et des parcs d'agrément ou d'ornementation.

Il y a ici possibilité de créer une vaste bande de verdure à travers les quartiers les plus populeux de la ville. Cette récupération et ce réaménagement sont fonction de l'enlèvement des voies ferrées et de diverses installations connexes, le long de la rivière. Sans ces opérations, les terres riveraines ne pourraient être récupérées qu'en partie et l'on ne pourrait jamais espérer restituer la beauté et le charme naturels à des terrains longés par une voie ferrée, avec tous les accessoires et l'équipement qui l'accompagnent.

C'est évidemment un projet de grande envergure, dont la réalisation ne peut s'envisager que par étapes, avec la collaboration des corps publics intéressés et des gouvernements. Il peut sembler utopique à certains, mais sa réalisation est fort possible et devrait être considérée comme étant de nature essentielle dans la vie de la cité, et les étapes en devraient être prévues et intégrées dans les programmes d'aménagement de la ville, dès qu'une décision de principe sera prise. Le cours de la rivière serait régularisé et elle pourrait à son embouchure être bordée de débarcadères pour les bateaux de plaisance.

Ainsi au lieu d'avoir un cloaque charroyant déchets et débris, exposant un sol fangeux et ampuanti, la ville aurait une rivière agréable, attrayante et utile. Nous avons ici la plus grande possibilité de mise en valeur d'éléments urbains que puisse offrir une ville. Espérons que cette possibilité sera un jour réalisation.

PLACES PUBLIQUES

Les places publiques ont un caractère monumental ou ordonnancé. Elles se composent avec les bâtiments qui les bordent et les perspectives qui les dégagent.

Elles sont l'agrément et l'ornement des villes qu'elles caractérisent et auxquelles elles confèrent une personnalité et une âme. Les villes modernes malheureusement sont pauvres en places publiques. Les parcs, les terrains de jeux, les terrains de stationnement ou les squares, quelqu'utiles ou agréables qu'ils soient ne sauraient suppléer à l'absence de telles places.

Québec possède quelques places publiques auxquelles la topographie accidentée et les perspectives inattendues confèrent un pittoresque indéniable. Malheureusement, des éléments indésirables viennent souvent détruire l'ensemble; bâtiments délabrés, affiches incongrues, constructions hors d'échelle, poteaux et fils téléphoniques, etc. . .

Les places existantes méritant une protection toute particulière sont principalement, à la haute-ville.

Le "Jardin du Gouverneur", plutôt square que place, ou des rappels d'architecture d'inspiration anglaise et française s'harmonisent assez bien. Ainsi que pour bien d'autres coins pittoresques du Vieux Québec, la conservation en est le principal programme d'aménagement.

La Place d'Armes, place peu homogène mais bordée de quelques morceaux de choix, l'église anglicane particulièrement et quelques vieilles maisons sur la rue Ste-Anne; elle possède aussi des vues perspectives et panoramiques imprévues et très impressionnantes. Quelques affiches la déparent ainsi que certains détails ajoutés à de vieilles constructions et qui ne sont que des caricatures de rappels d'architecture médiévale du plus mauvais goût. Les constructions massives et utilitaires d'édifices com-

Ancien Marché Champlain construit en 1858 d'après les plans de Pierre-Michel Lecourt et démoli vers l'année 1900. Il se trouvait sur du terrain récupéré à la mer, sur le site de l'ancienne Anse-des-Barques.

Photo-montage de l'époque 1870; au premier plan en bas, toits des maisons de la rue Ste-Anne; au centre, la place d'Armes; à gauche, le château Haldimand (1778); vers la droite, les maisons de la rue St-Louis; au fond, la Citadelle; à droite, mur de l'ancien Palais de Justice de François Baillargé.

merciaux du voisinage immédiat en détruisent la silhouette. A relativement peu de frais, on pourrait lui redonner entièrement son charme désuet.

La Place de l'Hôtel de Ville, variée, vivante et se combinant avec les jardins de l'Hôtel de Ville qui mériteraient d'être redessinés. Cependant, cette placette est plutôt un rond-point de circulation, et la basilique avec la gracieuse entrée du Séminaire nous font difficilement oublier la réclame tapageuse de quelques uns des édifices commerciaux environnants ainsi que des placages de devantures vulgaires. Le contrôle sur la hauteur des édifices environnants, sur les matériaux de revêtement et sur les dimensions et la nature de la réclame serait ici particulièrement souhaitable.

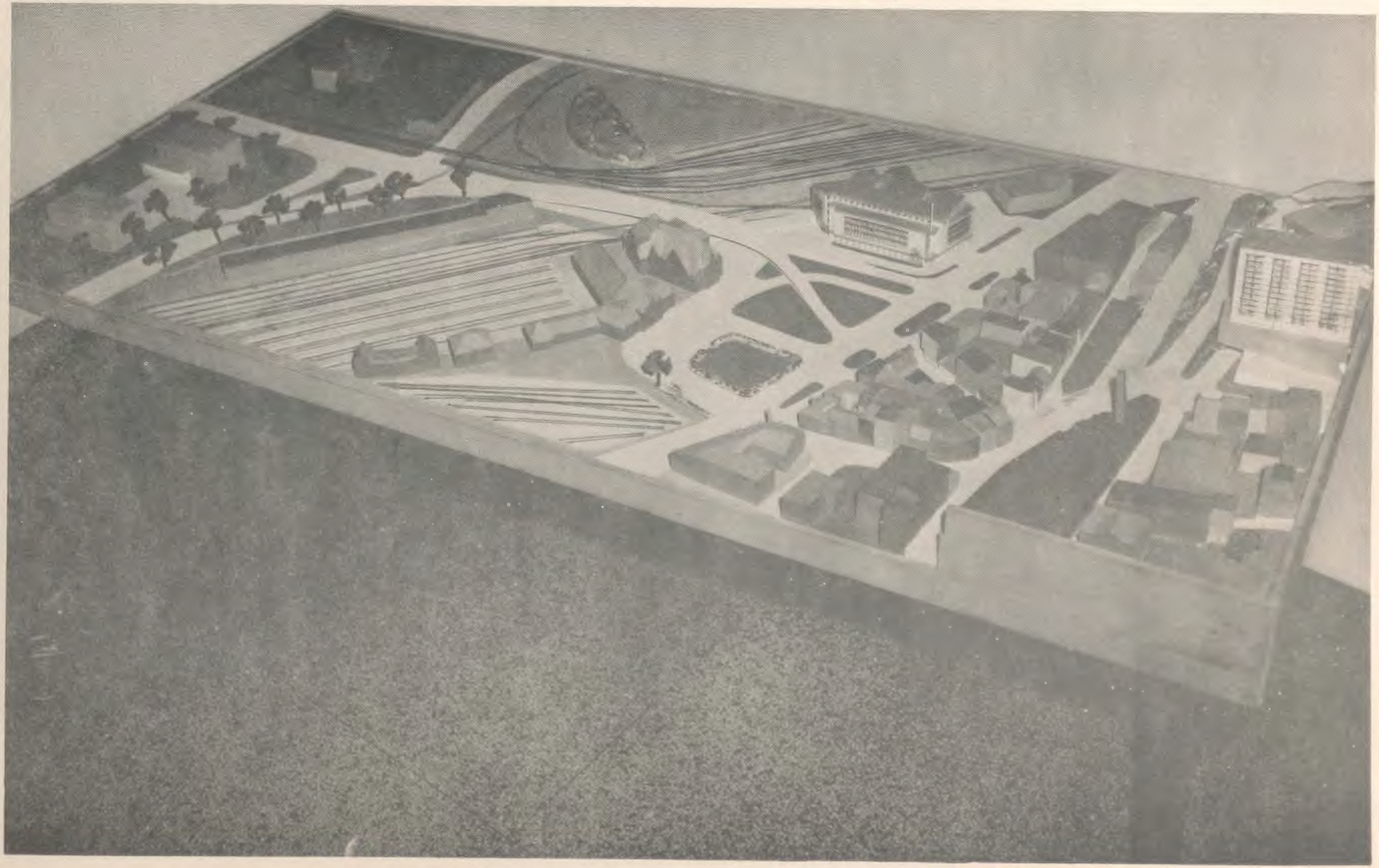
La Place d'Youville n'a pas le cachet des deux premières, mais nettoyée de quelques constructions délabrées et bordées d'une architecture nouvelle ordonnancée, elle peut devenir une place vivante et assez vaste, avec ses échappées sur la basse-ville, ses vues des jardins et des édifices du Parlement et l'attrait des fortifications qui en délimitent un des côtés. Le contrôle de la réclame est désirable, mais sans avoir toutefois le même caractère restrictif que pour les places intra-muros. Elle est appelée à devenir, sans contredit, la place la plus importante de la haute-ville, tant par ses dimensions que par ses débouchés. Les plans de l'état futur en ont été longuement étudiés.

La Place du Manège Militaire, place dont le dessin sommaire est entièrement à refaire. Si les projets d'extension des édifices du gouvernement provincial se réalisent, tels qu'indiqués au plan directeur, ce serait une occasion d'y créer un cadre architectural à l'échelle de l'ensemble.

BASSE-VILLE

Les Places Champlain, du Marché Champlain et de Notre-Dame des Victoires peuvent être considérées comme un tout car elles ne sont séparées que par de petites rues bordées principalement d'une même architecture vieillote.

Si les bureaux et les installations de la Compagnie des Chemins de Fers Nationaux étaient démolis pour être édifiés ailleurs, la Place Champlain ainsi dégagée, largement ouverte sur le fleuve, avec, comme fond de plan, la falaise surmontée du grand hotel, deviendrait une des places les plus pittoresques de Québec.



Ces trois places, ainsi que leur voisinage immédiat, nécessitent les mêmes mesures de protection et de conservation que celles qui sont préconisées dans le cinquième chapitre de la seconde partie du présent rapport au titre de "Québec Historique".

La Place Parent peut être appelée à devenir de par sa situation stratégique une des places les plus actives de la ville. Actuellement, elle n'est qu'un carrefour informe, mais ses abords se prêtent à un aménagement plus ordonné, particulièrement si on y envisage la construction d'édifices importants tels que la gare ou le bureau des postes.

La Place de la gare actuelle, grand dégagement utilitaire pour desservir la gare, bordé de quelques plantations ornementales. Tout en gardant son rôle utilitaire de grand carrefour combiné avec l'accès à la gare, elle peut prendre des proportions imposantes, par la bonne disposition des édifices qui sont appelés à l'encadrer. Comme on ne peut lui conférer aucune unité, vue la diversité de l'architecture environnante, il est nécessaire que les édifices soient distancées suffisamment afin d'éviter un aspect chaotique. Ceci faciliterait également les mouvements de la circulation. Des plans de détail et une maquette faits par le Service d'Urbanisme permettent de mieux juger des possibilités de cette place.

La Place Jacques-Cartier pourrait et devrait être agrandie par la démolition d'un couvent, maintenant fort mal placé, dégageant ainsi la perspective de l'église St-Roch. On pourrait y envisager la construction d'un garage de stationnement souterrain, si utile dans ce quartier commercial.

D'autres places de la ville mériteraient à un degré moindre d'être restaurées, aménagées ou agrandies. Les plans d'aménagement des quartiers nouveaux devront tenir compte de ce caractère particulier de la ville et de la nécessité d'avoir des places publiques.

1608
1608

1650
1650

1700
1700

1760
1760

1833
1833

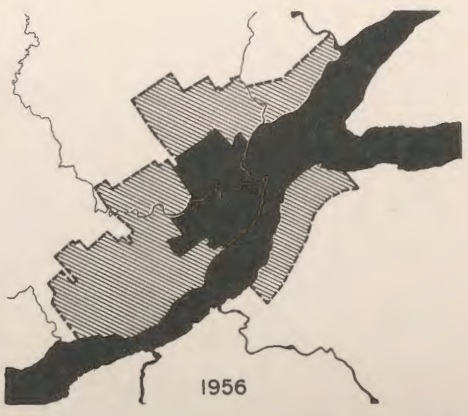
1851
1851

1888
1888

1912
1912

1922
1922

1929
1929


1956

QUEBEC HISTORIQUE

CONSIDERATIONS GENERALES

L'étude des moyens de protection et de mise en valeur des monuments anciens et historiques constitue un élément particulièrement important dans l'élaboration d'un projet d'aménagement de Québec.

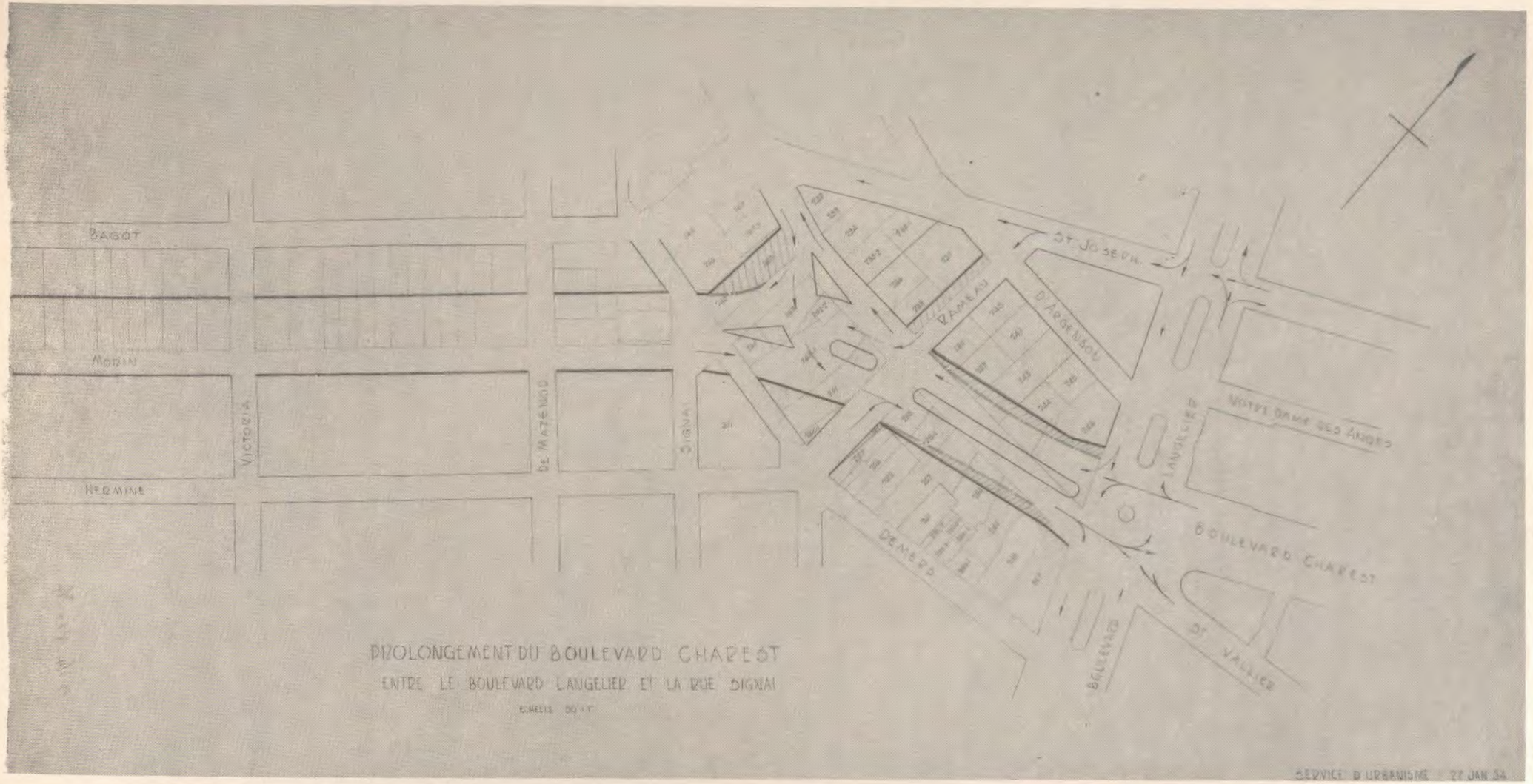
En effet, c'est une des rares villes sur le continent nord-américain, qui contient dans ses murs tant d'histoire et tant de reliques du passé. Ce patrimoine prend une valeur particulière grâce au site merveilleux de la ville et à sa topographie accidentée créant des perspectives imprévues.

Il serait superflu de dresser ici un inventaire de ces valeurs. Des groupements et sociétés d'études ont recueilli une documentation précieuse qui nous permet de suivre pas à pas le développement et l'évolution de la cité. Ces documents sont à la base de nos études et de nos recommandations.

L'appréciation de la qualité des monuments historiques peut être assez diverse cependant, selon le point de vue duquel on se place: valeur historique ou esthétique, caractère d'ancienneté, valeur de témoignage d'une époque. . . Cette divergence des points de vue est souvent la cause de conflits dans l'évaluation de la valeur réelle ou morale des bâtiments anciens.

Les constructions anciennes de Québec ont une qualité propre due à leur simplicité, leur honnêteté et leurs proportions. L'ensemble est souvent remarquable par son harmonie, sa mesure et cet élément indéfinissable qu'apporte une liberté d'expression, soit dans le tracé des rues, soit dans le dessin des détails si caractéristiques des vieux quartiers. La valeur de cet ensemble est donc nettement due à sa qualité urbaine et non à la réussite architecturale intrinsèque des oeuvres prises individuellement.

Plan de la ville de Québec en septembre 1759, plan dit Saunders-Townshend.



PROLONGEMENT DU BOULEVARD CHAREST

ENTRE LE BOULEVARD LANGELIER ET LA RUE SIGNAI

ECHELLE 50 P.

SERVICE D'URBANISME - 22 JAN 54

Cette différenciation est nécessaire pour guider le sens des mesures de protection à envisager. En effet, il s'agit bien ici de protéger un ensemble urbain et non pas de tenter de recréer artificiellement un autre Williamsburg par des reconstitutions artificielles et non justifiées. Quand un bâtiment ancien ne peut raisonnablement être restauré, il n'y a pas lieu de tenter d'en refaire un semblable. Ce serait un non-sens, tant du point de vue esthétique que du point de vue économique. Il n'y a pas de meilleur moyen de tuer le passé que d'essayer de le faire revivre dans de telles reconstitutions.

Québec peut garder son cachet, malgré le remplacement inévitable d'éléments vétustes, par le traitement particulièrement soigné des oeuvres nouvelles qui sont appelées à les remplacer. C'est ainsi que lorsque la reconstruction est inévitable, il est recommandé de respecter autant que possible le volume, la texture et l'échelle plutôt que le style et la mouluration. Cependant, il va sans dire que le premier devoir des autorités responsables dans ce domaine est la protection et la préservation des éléments dignes d'intérêt, grâce à leur qualité esthétique ou historique, ou même simplement parce que témoins du passé et expressions fidèles d'une époque révolue.

Malheureusement une telle directive peut conduire à certains excès, notamment à la défense de bâtiments qui n'ont intrinsèquement d'autres qualités que celles d'avoir enduré les ravages d'un certain nombre d'années. Une ville historique ne doit pas offrir aux regards du visiteur un ramassis d'éléments hétéroclites. Ce n'est pas une boutique de bric-à-brac.

Québec a dans ses quartiers anciens une physionomie particulière, attrayante et homogène, qui peut s'inscrire dans une époque bien déterminée: du milieu du 18è siècle au second tiers du 19è, ces quelques quatre-vingts années ont marqué le visage de la ville ancienne et les éléments qui ont survécus sont les témoins d'une époque décisive dans l'histoire du pays et ils en sont l'expression vivante et attirante. Certaines de ces constructions ont été transformées ou presqu'entièrement refaites, à la suite d'un degré de vétusté avancé ou d'un évènement catastrophique, tel qu'un sinistre ou même un siège. Ces transformations ont trop souvent défiguré à jamais ce qu'elles devaient protéger, mais parfois, grâce à beaucoup de tact, de respect pour la chose du passé, et d'honnêteté, l'ancien bâtiment en est ressorti renové mais aussi touchant qu'il l'était auparavant.

Maisons pierre bouchardée rue d'Auteuil, construites 1860 - 65 d'après plans Charles Baillargé.

Maisons de la rue des Remparts qui remontent à l'année 1749. C'est dans la maison de droite que Montcalm a habité pendant l'hiver de 1758-1759.

Maisons en pierre rue Ste-Anne, construites début XIX^{e} siècle.

La rue des Glacis en 1943. Le Couvent des SS. Grises, à droite, construit en 1854 par Raphaël Giroux.

Pour illustrer ceci, il n'y a qu'à arpenter la rue St-Jean, à l'intérieur des murs ou tant de maisons à la silhouette pittoresque ont été habillées, ceinturées et haussées pour être finalement défigurées au delà de toute reconstitution possible. Par contre qui pourrait nier que l'ancienne basilique, malgré des incendies désastreux qui l'ont dévastée, ne garde pas dans sa silhouette et son emplacement si caractéristique des villes fortifiées, le charme qu'elle avait autrefois, avec l'addition d'éléments architecturaux qui viennent ajouter à l'intérêt du monument, et permettent de lire sur sa façade toute une histoire si profondément liée la la vie locale.

Ceci revient à dire qu'en matière de transformation ou de réparations de bâtiments anciens, il est plus important que ces opérations soient faites avec tact et avec goût qu'avec un scrupule trop grand de la reproduction exacte, scrupule qui assèche l'imagination et tue le goût.

Ces dissertations sont nécessaires car elles permettent de se rendre compte de la délicatesse du sujet ici traité. Certes l'édit, la loi ou le règlement peuvent apporter une aide précieuse dans la préservation de notre héritage urbain. Ils sont même nécessaires. Mais le sens esthétique du constructeur est,en dernier ressort, l'élément qui aura la plus grande portée. C'est pourquoi nous croyons que quel que soit l'organisme chargé de voir à la protection des bâtiments historiques, le choix des individus devra être basé sur leurs connaissances, leur goût et leur esprit de mesure et d'harmonie. De plus un tel organisme ne peut rendre des services concrets qu'à la condition qu'il ne soit pas, dans une trop grande mesure, victime de règlementations trop rigides, et qu'il puisse garder une certaine liberté d'action dans ses recommandations.

La rue du Petit-Champlain, l'une des plus anciennes et plus négligées de la ville.

Maisons de l'avenue St-Denis. A gauche, maisons de pierre par Edward Staveley; à droite, groupe de maisons de brique par Pierre-Michel Lecourt, 1849-1851.

REPARTITION des RESPONSABILITES dans la PRESERVATION des MONUMENTS HISTORIQUES

Il est injuste de grever le propriétaire d'un bâtiment historique du fardeau additionnel qu'apporte nécessairement la protection et l'entretien d'un tel bâtiment pour qu'il garde son caractère. Il serait également injuste de le priver d'un manque-à-gagner dû aux restrictions sévères qu'exige la préservation et la conservation du bâtiment. Si de telles mesures restrictives ou si des travaux d'entretien sont nécessaires, il n'est qu'équitable que le propriétaire ait droit à une compensation pour l'excédent de frais entraînés ou pour les limites qui peuvent être imposées à l'exploitation de l'immeuble. A moins d'une expropriation en masse de toute la partie de la ville qui représente un intérêt historique, ce qui n'est ni plausible, ni souhaitable, les propriétaires de bâtiments historiques doivent garder leurs droits de propriété avec la seule addition de servitudes particulières, l'application de telles servitudes pouvant entraîner des compensations équitables.

Cependant, ces servitudes n'existent pas encore, et la responsabilité de l'état du monument historique repose encore presqu'entièrement sur son propriétaire. Aussi ne peut-on s'attendre à ce que la protection de notre patrimoine historique soit pleinement assuré. Il est même remarquable que, malgré les transfromations regrettables et trop fréquentes qu'a subi la vieille ville, tant d'éléments aient pu être préservés. Ceci est principalement dû au fait que d'anciennes familles ont conservé l'héritage immobilier, ou que des institutions en ont acquis et se sont montrées soucieuses de leur préservation.

Mais les conditions changent: la ville se développe; les besoins des affaires et du commerce sont pressants, et trop souvent en conflit avec l'intérêt historique ou les préoccupations d'esthétique. Des mesures de protection contre ces pressions s'imposent de jour en jour avec plus d'urgence et une répartition des responsabilités doit être établie sur des principes d'équité, sinon Québec n'aura bientôt rien de plus à offrir que ce qu'offre toute ville d'égale grandeur.

Il faut prendre tout d'abord comme acquit que les municipalités n'ont en général ni les crédits, ni l'autorité suffisants pour assurer la préservation des monuments historiques (même quand ils sont exclusivement situés dans les limites de leurs territoires) surtout si la valeur et le nombre des bâtiments atteint une certaine importance, plus particulièrement donc dans le cas de la ville de Québec, où le pa-

trimoine historique est si considérable. Même si une municipalité pouvait disposer des pouvoirs et des argents nécessaires à ces buts, il ne serait pas souhaitable qu'elle se chargeât de ce contrôle. Il y a lieu d'établir ici une parenthèse afin de rendre hommage à justice à la fois, à la Commission d'Urbanisme Municipale, qui a pris sur elle d'empêcher des destructions ou des constructions néfastes. Son action énergique et désintéressée s'est exercée en dépit de l'imprécision de ses attributions et a requis à maintes occasions beaucoup de courage civique de la part de membres qui rendent un service public bénévole.

La préservation du patrimoine historique a un caractère national. Les responsabilités doivent donc être du même ordre.

Ici, cependant, il y a une distinction à faire, du fait de notre régime administratif et politique. L'utilisation du sol et la législation sur les constructions relèvent du domaine provincial. C'est donc la Province qui, de par la nature des pouvoirs dont elle dispose, doit assumer ces responsabilités au premier chef. Il ne s'ensuit pas pour cela que la nation toute entière doive se désintéresser de ce qui est le témoignage le plus vivant et le plus évocateur de notre histoire - mais son intervention ne peut revêtir le même caractère.

Rejeter le fardeau de la responsabilité sur la Province ne constitue pas non plus la négation des responsabilités municipales. Celles-ci existent et devraient même être renforcées. La répartition des devoirs est assez délicate mais nous ne doutons pas qu'elle puisse un jour se réaliser pleinement.

Ces buts pourraient être atteints de façons diverses, mais nous soumettons ci-après la méthode qui nous semble préférable à l'heure actuelle.

La responsabilité de la préservation des monuments historiques de la ville de Québec devrait incomber à la Commission des Monuments Historiques de la Province qui relève directement de l'Honorable Secrétaire de la Province.

Cette commission pourrait créer à son tour si elle le juge à propos, de concert avec l'autorité municipale, une sous-commission consultative.

Les devoirs de la Commission dans Québec seraient les suivants:

1o- Inventaire et relevé des monuments historiques;
2o- Classement des monuments et sites historiques;
3o- Contrôle de tous travaux affectant les monuments classés;
4o- Contribution, à même un budget spécial, aux travaux de réfection ou de transformation approuvés;
5o- Sanctions aux contrevenants;
6o- Pouvoir d'acquisition ou d'expropriation pour des bâtiments qui ont une valeur toute particulière aux points de vue historique ou esthétique;

1.- On n'ignore pas que l'inventaire des oeuvres d'arts est en cours depuis plusieurs années dans la Province et qu'un travail remarquable de patiente compilation a été accompli. L'inventaire dont il est question ici, en plus des notes et documents historiques concernant les monuments, comportera les relevés architecturaux des plans et des façades avec notes sur les étapes des réfections ou transformations quand il y a lieu. Le relevé des façades devrait de plus comporter des indications sur les matériaux et la reproduction de la couleur. Le Service d'Urbanisme a procédé à un tel travail en relevant les façades d'une partie de la rue d'Auteuil. Cette étude devrait être complétée et s'étendre ensuite à tous les monuments classés.

En plus d'établir ce relevé, il y aurait lieu de déterminer les sites sur lesquels une législation devrait s'appliquer. Le plan directeur prévoit toute la partie intra-muros avec quelques adjonctions de territoires limitrophes comme site historique. Il prévoit également des restrictions sur les édifices et la réclame, ainsi que la protection des "vues" notamment celles de la basse-ville et la côte de Lévis, de la Terrasse Dufferin.

2.- Le classement des monuments historiques devrait se faire avec ou sans le consentement du propriétaire. Demander le consentement du propriétaire constitue la négation de la portée nationale de cette entreprise. Ce classement mettrait immédiatement le site, le bâtiment ou partie du bâtiment selon le cas, sous la juridiction de la Commission des Monuments Historiques. En cas d'urgence, et avant que la classement ne soit complété, l'inscription sur l'inventaire constituerait un empêchement temporaire au même degré que le classement final, de procéder à des travaux non autorisés.

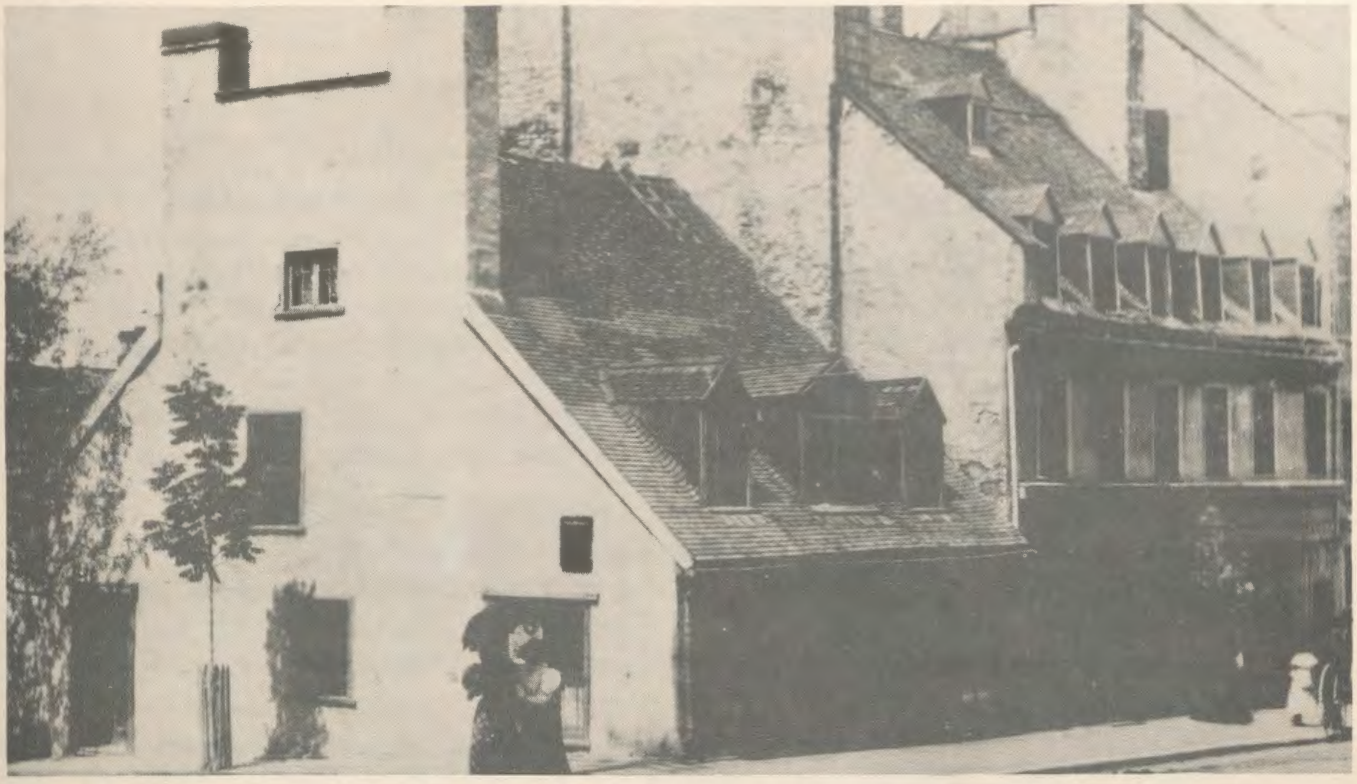
3.- Les plans de réparations ou de transformation ou même de reconstruction totale, dans le cas d'un monument protégé, seront sujets à acceptation par la Commission sur recommandation d'un architecte désigné. Dans certains cas, ces plans seront préparés sous la direction même de la Commission.

4.- Les travaux seront en partie payés par la Commission qui attribuera le pourcentage de répartition elle-même. En effet, ces travaux peuvent fréquemment être plus coûteux que ceux que le propriétaire envisagerait de faire pour lui-même s'il n'est pas obligé de tenir compte du cachet du bâtiment, ou bien ils peuvent constituer une restriction préjudiciable au propriétaire. Il n'est que juste et équitable que la Commission participe alors au coût des travaux;

5.- La Commission devrait avoir le pouvoir de traduire en cours et rendre responsables les propriétaires qui ne se seraient pas conformés à ses règlements. Ce pouvoir de sanction ainsi que l'appropriation d'un budget suffisant sont essentiels pour assurer l'efficacité des mesures prises par la Commission.

6.- Finalement dans le cas de monuments d'intérêt tout particulier, la Commission pourrait l'acquérir de gré à gré ou l'exproprier si besoin était, afin de le destiner à une utilisation d'intérêt public. Cette disposition a reçu tout récemment la sanction du Gouvernement.

La ville, par l'intermédiaire de la Commission d'Urbanisme plus particulièrement, contribuerait à ce programme de préservation et de protection par les mesures de zonage qu'elle pourrait décréter.



Maisons à l'angle de la rue St-Jean et de la rue d'Auteuil. Construites au début du XVIII^{e} siècle, elles ont été démolies en l'année 1900.

La ville basse vers l'année 1878, d'après un cliché de Prudent Vallée. En bas à droite, la maison Chevalier (magasin Pagé), construite en 1752 par le maître-maçon Pierre Renaud. - - Photographie prise du toit de l'ancien Marché Champlain.

Elle serait appelée à exercer la surveillance et le contrôle d'usage et pourrait contribuer davantage à l'oeuvre commune en appliquant un certain dégrèvement de taxes municipales sur les bâtiments classés. Elle pourrait de plus participer de façon décisive à la protection des abords immédiats des monuments historiques en décrétant certaines restrictions sur l'occupation du sol, les matériaux, les hauteurs et la réclame publicitaire. Il va de soi qu'une étroite collaboration s'impose pour obtenir des résultats appréciables.

La contribution du Gouvernement fédéral revêt un tout autre caractère. Son intervention dans le cas qui nous intéresse ne peut revêtir un caractère juridique ou administratif autrement que sur ses propres propriétés. La seule voie qui lui est actuellement ouverte est l'acquisition ou l'expropriation pure et simple et la restauration par ses propres services. Actuellement, c'est le plus grand propriétaire de bâtiments ou de lieux historiques dans Québec, et c'est également le propriétaire le plus scrupuleux et le plus jaloux du cachet de ses sites et de ses constructions.

Le Parc des Champs de Bataille où se déroula la phase principale de l'invasion est un parc d'une exceptionnelle beauté, aménagé avec soin et avec goût et avec le respect du caractère des lieux et de la flore locale, ouvert au public résidant comme au public visiteur. La Citadelle est une enclave unique en Amérique du Nord, où les vieilles murailles, les casernes, les douves et les lourdes portes bordées de fer sont soigneusement conservées et entretenues. Plusieurs vieilles maisons de pierre, notamment sur la rue St-Louis doivent leur survie aux soins du même Gouvernement.

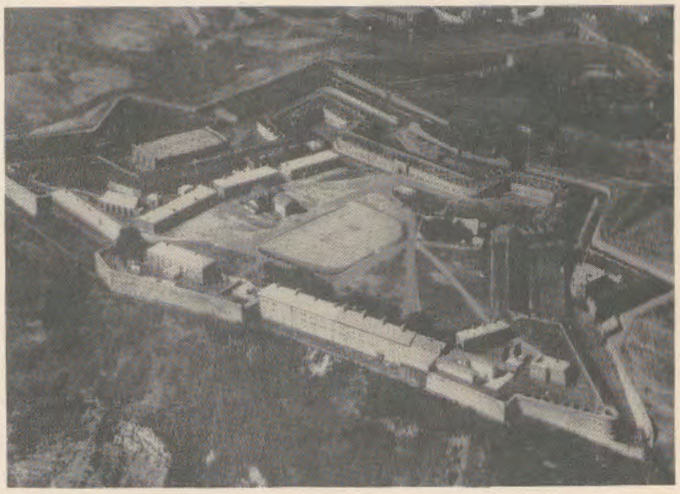
Cependant, nous croyons que ce précieux concours pourrait encore être étendu et que l'intervention du Gouvernement fédéral pourrait être établie sur une base plus continue. En effet, si l'Etat se reconnaît des devoirs et une responsabilité dans la préservation de l'héritage historique national, ne pourrait-il pas contribuer aux dépenses encourues en remettant aux Commissions Historiques provinciales, un subside établi selon le budget affecté à ces buts? . . . .

Cette formule se rapproche de celles qui sont actuellement en pratique courante dans d'autres domaines, et on semble pour cela d'autant plus viable.

Portail intérieur de la Citadelle, construit 1828 plans d'Elias Walker Durnford, commandant des Ingénieurs royaux.

Portail extérieur de la Citadelle, construit 1828 plans d'Elias-Walker Durnford, commandant des Ingénieurs royaux.

Fortifications et citadelle vus de la tour du Parlement. A gauche, le bastion St-Louis par Levasseur de Néré, 1712; puis courtine et flanc nord ancien bastion de la Glacière, par même ingénieur; citadelle elle-même années 1820-1832, oeuvre d'Elias W. Durnford.



Citadelle de Québec, érigée 1820-32 plans de Elias-W. Durnford. Gauche, bastion du Prince de Galles, la poudrière de Chaussegros de Léry, 1750; droite, la redoute du Cap-aux-Diamants construite 1693 par Boisberthelot de Beaucourt.

La Commission des Sites et des Monuments Historiques du Canada a su d'autre part, aviver l'intérêt public pour les hommes ou les choses du passé, par des inscriptions dans le bronze qui rappellent des évènements ou des carrières dignes d'intérêt national. Ses responsabilités récemment étendues à la protection des "oeuvres d'intérêt historique ou architectural" lui permettront sans doute de mieux assurer encore la sauvegarde d'une partie au moins de notre héritage architectural.

Mais parallèlement aux pouvoirs délégués à l'autorité municipale, provinciale ou fédérale, le rôle du citoyen même sera décisif dans la mise en oeuvre d'un programme de protection et de préservation. L'opinion publique est déjà "alertée" et certains travaux récents de démolition, de réfection ou de construction ont entraîné des protestations et des campagnes de presse véhémentes.

Des groupements ou sociétés bénévoles s'efforcent d'assurer la protection du cachet de la ville et des vestiges du passé, par des écrits, des communiqués à la presse, des conférences publiques, des causeries etc. . . Le groupement sans contredit le plus actif en ce sens, est la Société Historique de Québec.

Cependant quelque louables que soient ces efforts et quelque réels les résultats obtenus dans la lutte pour préserver les éléments ayant une valeur historique, il serait à souhaiter que de tels groupements puissent recueillir et administrer des fonds qui seraient utilisés pour la restauration de certains bâtiments et parfois la reconstitution entière d'équipement mobilier. Des formules analogues sont adoptées dans plusieurs pays et concourent à renforcer et à compléter les mesures législatives et administratives officielles.

- 6 -

ESTHETIQUE URBAINE

L'art urbain (et ceci s'applique particulièrement à Québec) peut être très diversifié dans son expression. Nous ne retiendrons ici que les principaux aspects qui font ou peuvent accentuer la valeur esthétique de Québec et de sa région, et nous n'envisagerons que les mesures les plus propres à conserver cette valeur. Québec est remarquable par son site, ses perspectives panoramiques, la qualité plastique de son sol, le pittoresque et le charme de la vieille capitale, de ses bâtiments, de ses places et de ses monuments, la saveur de l'imprévu ou l'ingénuité du détail, la gaîté et la coquetterie de certains quartiers résidentiels et le dessin de certains parcs. Ces éléments peuvent également se retrouver dans d'autres villes mais celles-ci peuvent avoir d'autres titres à faire valoir, dans le domaine de l'esthétique urbaine, titres que l'on retrouve à un degré moindre à Québec: richesse, abondance et variété de la flore, ensembles bien ordonnés d'édifices et de jardins publics, réseaux de parcs intérieurs, ampleur et recherches des centres commerciaux ou d'affaires, générosité dans l'allocation de l'espace etc. . . Cependant, il n'y a pas que la valeur esthétique urbaine acquise qui doit être conservée et préservée, il y a également celle qui est à créer et plus particulièrement celle des quartiers nouveaux.

Les éléments d'esthétique urbaine ne sont pas de caractère superficiel et ne se limitent pas à quelques plantations d'arbustes ou de fleurs ou à des "repeinturages" de façades, et n'ont pas comme seul objet de satisfaire les yeux. Ils sont l'expression même de la structure de la ville, et de l'allocation des espaces, Ils nécessitent d'adoption de mesures importantes ayant trait à la nature de la construction, à son volume et à son emplacement. L'esthétique est intimement lié à l'histoire, au bien-être des citoyens, à la distribution des activités et il affecte, parfois profondément, l'aspect social, culturel et économique de la ville.

A Québec, où le tourisme est généralement considéré comme la plus grande source de revenu, les questions d'esthétique urbaine prennent une importance particulière pour le citoyen car elles ont une action directe sur sa prospérité et son bien-être. Et quoique, du haut niveau philosophique, ces considérations ne doivent peut-être pas prendre le pas sur les autres, elles n'en sont pas moins réelles et beaucoup plus à la portée de la compréhension et du support populaire, et ce support est indispensable dans une ligne d'action en ce sens.

Québec vers l'année 1810, d'après le plan en relief de Jean-Baptiste Duberger; à gauche, au sommet de la falaise, ancien Palais épiscopal transformé en parlement en 1831; au centre, le coeur de la petite ville.

Québec vers 1810, d'après la maquette en bois sculpté de Jean-Baptiste Duberger (Détroit, 1767 - Montmagny, 1823). Cette maquette est conservée aux Archives nationales, à Ottawa.

LE SITE: Québec est enchassée dans un paysage à la fois enchanteur et impressionnant. Peu de spectacles peuvent être comparés à ces vues diverses de Québec avec son cap qui s'avance hardiment dans un brusque déploiement du fleuve, avec ses hautes falaises qui ont gardé la grandeur fruste qu'évoquent les premiers "voyageurs", avec cette vaste plaine qui s'étend jusque sous les premiers contreforts des laurentides.

De tous les points d'où l'on peut découvrir la ville, le plus impressionnant est sans contredit celui de la route maritime. Cette première vue de la ville qui s'offre aux regards du passager devrait faire l'objet de mesures de protection et de restriction toutes particulières. Cette silhouette si dramatique a été déparée par d'énormes panneaux-réclames particulièrement au pied de la falaise, et par la lourdeur ou la vulgarité de certaines constructions. L'admirable maquette de Duberger que l'on peut voir aux archives nationales à Ottawa nous permet d'apprécier la valeur et la qualité de ce qu'était cette silhouette, alors que les bâtiments restaient à l'échelle humaine et n'étouffaient ni n'écrasaient la falaise, et que les matériaux s'harmonisaient si étroitement entre eux.

Certaines mesures s'imposent, telles que: limitation et contrôle de la dimension et de l'emplacement des panneaux-réclames orientés vers le fleuve, limitation et contrôle de la hauteur et du volume des constructions au pied de la falaise, de la rue St-André vers l'amont. Les mesures ayant trait aux constructions sur le cap sont suggérées au chapitre "Québec historique".

VUES PANORAMIQUES ET PERSPECTIVES: Si Québec est impressionnant à être vu, la région qui l'entoure ne l'est pas moins. La vaste plaine limitée au nord par la chaîne des Laurentides, le fleuve étranglé entre de hautes falaises, ou la vaste perspective qui comprend les deux rives, le fleuve encerclant l'Ile d'Orléans et la ville basse avec ses quais, ses élévateurs à grains et le mouvement des navires, il y a là des éléments de beauté et de pittoresque, dignes d'être protégés. Il semble que cette protection puisse être exercée de deux façons différentes: la première consiste à ménager des points de vues, à "ouvrir des fenêtres" sur le panorama, et nécessite la réservation préalable des terrains, là où la chose est encore possible, et leur aménagement en parcs, promenades et terrasses où le piéton aurait préséance. De telles "fenêtres" existent et sont vraiement appréciées à leur valeur du public québécois aussi bien que du visiteur: la Terrasse Dufferin et les promenades des plaines d'Abraham

en sont les meilleurs exemples. D'autres points pourraient être également aménagés plus à l'ouest, si une ferme politique de réservation de terrains ou d'expropriation peut être appliquée. Un projet de route scénique sur la falaise et passant dans les limites de Sainte-Foy, Sillery et Québec a déjà fait le sujet d'études particulières. Il est certain que la réalisation de ce projet offrirait de grands attraits. Il serait peut-être encore plus facile à réaliser si, au lieu de le "penser" en ligne de circulation automobile ininterrompue, il était conçu en terrasses avec des points de vue successifs, pas nécessairement toujours reliés entre eux (car il semble y avoir des oppositions sérieuses de la part "d'ayant droits") mais facilement accessibles des automobilistes du Chemin St-Louis, avec terrains de stationnement suffisants. La circulation automobile y serait limitée aux voitures privées.

La seconde façon de protéger la vue est d'en empêcher l'enlaidissement systématique par des restrictions appropriées. Au pied de la Terrasse Dufferin, la publicité sur les troits ou au-delà de certaines dimensions données devrait être prohibée, alors que le pied de la falaise devrait être protégé contre l'envahissement continu d'éléments indésirables tels que les réservoirs d'huile ou autres installations peu attirantes, et par surcroît de nature à bloquer entièrement, en cas de conflagration, l'étroite mais essentielle circulation entre la falaise et le fleuve. La nature et les dimensions des panneaux ou réclames publicitaires devraient être contrôlées également sur la rive sud.

L'EQUIPEMENT URBAIN: est devenu un élément d'enlaidissement systématique. Les poteaux et conduits de pouvoir électrique ou de réseau téléphonique, la signalisation ou l'indication routières et autres avis pour divers services publics sont sans contredit parmi les premières causes de l'enlaidissement de nos rues. S'il est plus aisé d'éviter un tel état de choses dans les quartiers nouveaux, notamment en plaçant les conduits à l'arrière des lots, et en les enfouissant, il n'en est pas de même dans la partie la plus ancienne de la ville où l'équippement est plus considérable, plus complexe et où l'espace disponible est plus réduit.

S'il est vrai que l'enfouissement des fils est coûteux, il n'en demeure pas moins que l'enlèvement d'obstructions à la circulation et au déblaiement de la neige ainsi que l'attrait additionnel apporté à l'aspect de la ville constituent d'autre part une économie réelle d'entretien, et un potentiel accru de revenus touristiques.

Maison Lépine, rue St-Vallier, construite vers 1846 après l'incendie du faubourg St-Roch, et visiblement embellie par une réclame discrète.

On se complaît souvent à comparer Québec à certaines villes européennes dont le cachet et le charme évoquent des pages d'histoire et un mode de vie passé, mais l'appareil utilitaire qui en dépare les rues rend parfois cette comparaison fort désavantageuse, car ces villes, souvent moins prospères et moins actives ne tolèrent pas d'être défigurées de la sorte. Les services publics sont conscients de ce problème mais la grande entrave à une amélioration souhaitable en est le coût initial. Nous ne pouvons qu'émettre le voeu que l'enlèvement progressif des fils et poteaux avec tous leurs accessoires rocambolesques soit entrepris méthodiquement de façon à dégager aussitôt que possible les places les plus dignes d'intérêt.

De même un plus grand discernement pourrait être pratiqué entre les nombreux corps publics responsables dans le choix des éléments d'indication ou d'avis.

Que dire de cette poussée de champignons filigrammes scintillants, hérauts et valets de la télévision, sinon que les progrès de la technique peuvent nous faire espérer qu'elle n'a qu'un caractère provisoire.

RECLAME PUBLICITAIRE: Plus que l'équipement urbain, la réclame publicitaire insuffisamment réglementée est une cause d'enlaidissement. Ce problème est toujours à l'ordre du jour à Québec où des citoyens et des édiles éclairés essaient de protéger les sites et les perspectives dignes d'intérêt. Nous en parlons au chapitre du Québec historique et nous suggérons ci-après un principe et une procédure de contrôle qui pourrait éventuellement permettre d'éviter les abus regrettables qui se sont faits dans ce domaine.

REGLEMENTATION SUGGEREE

Tout propriétaire peut être tenu par l'inspecteur des bâtiments, de faire réparer, consolider ou rafraîchir toute réclame, affiche ou enseigne qui est sa propriété. S'il ne se conforme pas à une telle requête, la ville pourra le faire aux frais du propriétaire.

Petite maison de pierre angle des rues St-Louis et des Jardins, connue sous le nom Maison Montcalm. Construite en 1677 - Pierre Ménage.

Maisons voisines Notre-Dame-des Victoires. Construites en même temps que l'église, vers 1690. Restaurées au milieu du XIX^{e} siècle.

Maisons en pierre Côte de la Canoterie, construites vers 1790, peu après la construction la porte Hope.

"Maison des Jésuites", rue Champlain. Construite en 1637, elle est reconnue comme étant la plus vieille maison au Canada.

Aucune forme de publicité n'est permise au-dessus du domaine public, à moins d'une autorisation spéciale de la Commission d'Urbanisme et de l'Ingénieur de la ville, et du paiement de . . . . . dollars par année, par pied carré.

1) L'enseigne ne sera pas permise dans les zones d'habitation et dans les autres zones, elle sera limitée en surface.

2) Le panneau-réclame ne sera permis que dans les zones commerciales, industrielles et agricoles, mais devra être distant d'au moins. . . . pieds du domaine public.

3) Toute forme de réclame publicitaire permise sera taxée selon sa surface, à raison de . . . . . cents par pied carré. Cette surface s'obtient en circonscrivant le panneau et ses appareils de support dans un carré ou un rectangle. Toute affiche ou enseigne existante devra être remplacée par une affiche ou enseigne conforme au règlement, ... ans au maximum après l'entrée en vigueur du présent règlement.

4) Certaines rues seront sujettes à une réglementation spéciale, déterminant les limites en deça desquelles l'enseigne ou réclame sera permise.

DISCIPLINE ARCHITECTURALE: Nous concevons assez difficilement dans ce pays d'Amérique que des bâtiments commerciaux ou de rapport puissent être sujets à des contrôles autres que l'alignement et la hauteur. Cependant, la discipline architecturale est une des manifestations de l'art urbain les plus anciennes et les plus effectives dans maints pays d'Europe. Elle est appliquée sur une grande échelle dans la reconstruction des pays dévastés et concourt à restaurer l'harmonie et l'équilibre des centres urbains. Elle est essentielle pour préserver l'unité des vieilles rues ainsi que pour assurer celle des places nouvelles. Paris lui doit en grande partie son cachet et elle confère à Londres un charme inoubliable, pour ne nommer que deux des capitales les mieux connues. Elle est nécessaire à Québec. Cette discipline a été assurée dans le passé, non pas nécessairement par l'intervention d'un élément volontaire de composition mais davantage par la limite des techniques, par une plus grande homogénéité des matériaux et par un goût plus éduqué. Cependant, si nous voulons donner une forme harmonieuse et une signification à certains éléments prévus au plan directeur, notamment le boulevard St-Charles et les

grandes compositions qui sont appelées à la border, la place St-Roch, dégageant l'église, la place d'Youville, l'aménagement de la place de la gare, etc. . . il faut que ces réalisations soient précédées d'études de masses et d'agencement qui en déterminent les grandes lignes. Si nous avons parfois, dans le cours de nos recherches pour l'aménagement de la ville et des environs, esquissé quelques projets, (rond-point du Pont de Québec, Place d'Youville, place de la gare. .) nous n'avons pas cru devoir pousser ces études au delà du stage préliminaire, sachant pertinemment que l'insuffisance ou l'absence des moyens de contrôle ne permettait pas d'en espérer la mise en oeuvre en ce moment.

PLANTATIONS: La flore, et plus particulièrement dans les quartiers périphériques, est le "leitmotiv" et l'ornement de la composition urbaine. C'est sur elle qu'il faut souvent compter pour assurer l'harmonie et le cachet de rues ou de places qui autrement auraient un aspect chaotique et disgracieux. La région qui n'est peut-être pas particulièrement favorisée par une grande diversité et une grande richesse en arbre ou en plantes d'ornement, n'en possède pas moins dans la trop courte saison d'été, un grand charme dû, en grande partie, à l'initiative et au culte éclairé de ses citoyens. Ici aussi, un programme de plantation et de préservation devrait être intensifié et appliqué méthodiquement à tous les quartiers, qu'ils soient industriels ou résidentiels.

Les aménagements prévus des bords de la rivière St-Charles, notamment, devraient faire grand état de cet aspect de l'art urbain. Notons en passant le traitement paysager plein d'attrait, de goût et de mesure du parc des Champs de Batailles ou l'art du paysagiste a su respecter et mettre en valeur le pittoresque et la qualité du site, tout en procurant les aménuités voulues à la population et en lui ménageant de nombreux espaces libres.

Cette question d'esthétique urbaine a déjà retenu l'attention des corps publics et la Province avait créé, avec le concours de la ville, une commission d'embellissement à laquelle elle avait affecté certains crédits.

Cette commission est maintenant inopérante, mais ses fonctions étaient peut-être trop limitées. Il y aurait avantage à la faire renaître, en étendant son rôle à tous les aspects de l'art urbain et en lui

adjugeant des pouvoirs plus précis et plus étendus. De plus, son travail devrait être lié intimement à celui de la Commission d'Urbanisme.

Cependant, si notre projet exposé au cinquième chapitre de la première partie prenait corps, la commission d'embellissement pourrait être simplement un comité consultatif à la commission centrale.

- 7 -

BATIMENTS PUBLICS

Le choix de l'emplacement, de la disposition et du traitement architectural des bâtiments publics est d'une grande importance pour l'esthétique urbaine, la répartition ou la stabilisation des valeurs foncières, la distribution de la circulation et le confort de la population.

A l'exception des bâtiments publics les plus anciens, il semble que dans Québec, on n'ait attaché que peu d'importance à ces facteurs tant sur le plan municipal que sur les plans provincial et fédéral. Les décisions à cet égard n'ont presqu'exclusivement tenu compte que des besoins internes des services administratifs intéressés, ou des facteurs économiques immédiats. On ne s'est guère préoccupé de l'importance que de tels projets pouvaient revêtir en regard de l'évolution de la ville.

Seuls les premiers bâtiments publics gardent encore un caractère digne de leur destination, dans des sites justifiables. Ainsi en est-il notamment de la basilique, de la cathédrale anglicane, de l'Hôtel de Ville et du corps principal du Parlement provincial. Quelques bâtiments anciens du gouvernement fédéral témoignent également des préoccupations d'ordre plus étendu dans le choix de leur site et la qualité de la composition architecturale que le seul opportunisme immédiat.

Ceci constitue une lacune aussi impardonnable que difficilement redressable. Les gouvernements ont d'autres responsabilités que de procurer uniquement des services prescrits, à l'exclusion d'autres considérations qui peuvent affecter l'intérêt public sous d'autres formes. Ainsi, les répercussions que le choix d'un site ou le type d'une construction publique peut avoir sur le caractère d'une ville, le volume de la circulation ou la prospérité du commerce devraient influencer les décisions prises en haut lieu à ce sujet.

Les responsabilités et les devoirs multipliés des gouvernements à tous les niveaux, le rôle de plus en plus considérable qu'ils jouent dans la vie privée comme dans la vie publique de tous les citoyens, leur rayon d'action chaque jour élargi, tout se reflète dans les installations matérielles qui contiennent leurs services. Ces installations prennent chaque jour plus d'importance par leur volume et par leur étendue et par leur influence sur divers facteurs urbains.

Il y a donc lieu d'évaluer et prévoir les besoins futurs, d'établir des programmes de construction et de réserver les terrains et les sites voulus. Ce n'est qu'ainsi que l'on pourra éviter les décisions hâtives et coûteuses, les choix arbitraires d'emplacement, l'insuffisance des dégagements, les contraintes au commerce ou à la circulation locale, le mépris des valeurs urbaines etc. . .

Les services de la cité sont considérablement plus réduits que ceux des deux gouvernements et plusieurs de ces services doivent essentiellement être distribués par quartiers: postes de police ou de pompiers, service de santé etc. . . Le choix de l'emplacement de chacun de ces services nécessite une étude de détail particulière et n'affecte pas au même degré l'aspect et le fonctionnement de toute la ville que les grands bâtiments d'administration gouvernementale. Ceci n'empêchera pas les édiles d'appliquer à chacun des cas particuliers, les mêmes principes de prévision, d'étude et d'organisation qui sont préconisés ici pour l'ensemble.

Les services gouvernementaux par contre, au provincial comme au fédéral, sont très étendus. Ils sont en ce moment disséminés dans la ville, souvent dans les bâtiments loués, impropres à la fonction qui leur est destinée et en des lieux les plus divers et les plus étonnants, sans autre raison que le recours aux procédés expéditifs adoptés jusqu'à maintenant.

Sans mésestimer l'importance dans un régime démocratique des pressions particulières, nous croyons tout de même que la préoccupation de l'intérêt public dans son sens le plus général et généreux doit primer.

Aussi le recours à une solution d'ensemble qui tienne compte des besoins de l'administration aussi bien que ceux des administrés nous semble s'imposer.

Nous savons pertinemment que certains services au sein des gouvernements ont charge d'évaluer les besoins des divers départements, et de prendre en main la mise en oeuvre des projets dont la réalisation est décidée. Mais nous croyons que l'importance de la question qui engage somme toute l'avenir de la ville même, nécessiterait la formation de commissions d'études chargées d'établir les besoins prévisibles des ministères

et services gouvernementaux, d'en déterminer le degré d'urgence et leurs rapports entre eux ainsi qu'avec la population en général, de recommander une formule de groupement et de procéder aux expropriations ou acquisitions nécessaires.

Ce n'est qu'ainsi que l'on pourra prévoir et coordonner l'ensemble d'un programme de construction d'une importance et d'une signification si considérables.

A Ottawa, le gouvernement fédéral se basant sur un plan directeur et l'évaluation de ses propres besoins, a procédé à la réservation des terrains nécessaires et à la construction d'édifices groupés selon un ordre et une harmonie déterminés. Ici même à Québec, l'Université groupe ses bâtiments et ses services sur des terrains acquis à cet effet et selon un plan directeur.

Pourquoi le gouvernement provincial et le gouvernement fédéral ne procéderaient-ils pas ainsi pour la région de Québec? N'éviterait-on pas ainsi ces erreurs, ces conflits d'intérêts, ces encombrements et le chaos qui en résulte.

Il y aurait également lieu de réajuster la conception de l'édifice public moderne qui est trop souvent restée au stage du siècle passé et n'a pas su suivre les directives éclairées des grandes réalisations commerciales ou industrielles, où l'espace, l'audace de la conception et la composition des élémants en constituent les caractéristiques les plus saillantes et les plus attrayantes. Trop souvent encore, l'édifice public est conçu comme un pompeux et lourd monument de pierre, où l'espace est exclu, et où les pelouses et les plantations, ainsi que les besoins de la circulation sont ignorés, où les conceptions esthétiques sont figées.

Il est fort difficile, à moins de posséder de plus amples renseignements, de déterminer la nature, l'étendue et l'emplacement des terrains requis pour les services administratifs du pays ou de la province. Cependant, pour ce qui a trait aux services provinciaux, un regroupement s'impose avec peut-être une plus grande urgence. La nécessité d'une telle recherche de groupement ou de distribution de la construction est d'autant plus grande que Québec est la capitale de la Province et que cet état de fait devrait conférer des responsabilités particulières au gouvernement en regard de ses bâtiments

administratifs. Aussi avons-nous indiqué sur le plan directeur deux terrains assez étendus et centraux pour recevoir certains services administratifs qui doivent essentiellement être près des services existants. L'un est situé du côté sud de la Grande-Allée face aux bâtiments actuels et l'autre à l'emplacement de l'ancier hôpital Jeffrey Hale. Ces terrains sont propices à un aménagement qui tiendra compte des exigences de l'urbanisme, tant au point de vue esthétique qu'au point de vue de la circulation et des commodités générales. Leur proximité ainsi que la réalisation du percement de la rue St-Cyrille permettent d'envisager un regroupement des services administratifs centraux. Il est vraisemblable que ceci ne constituera pas la phase finale du développement des installations gouvernementales mais au moins les réalisations subséquentes en seront plus faciles. Il y aurait également lieu de réserver de vastes terrains dans des parties plus éloignées du centre urbain pour y créer des noyaux d'édifices gouvernementaux.

Nous n'avons pas inclus dans ce rapport non plus que dans nos plans, des suggestions précises quant aux emplacements à réserver pour les bâtiments du gouvernement fédéral, sinon un emplacement pour le bureau de poste. Ce cas particulier a été longuement exposé au public qui connaît les raisons motivant nos propositions. Il n'est qu'à se référer au plan directeur du centre de Québec, aux reproductions de la maquette de cette partie de la ville et au mémoire de la Chambre de Commerce.

Une étude spéciale est requise pour déterminer les besoins exacts en espaces, emplacements, et rapports des services du gouvernement fédéral dans Québec. Il est regrettable qu'une initiative semblable à celle d'Ottawa ne soit pas prise ici, et il est à espérer que le gouvernement du pays cherchera, avec les représentants de la ville, à établir un programme de construction basé sur un plan préétabli.

Les gouvernements pourront ainsi sans plus de frais, et dans les cadres de leurs propres programmes de construction, concourir à rendre à la ville son cachet et sa dignité de ville historique, de centre de rayonnement et de capitale d'une grande Province.

PROJET D'AMENAGEMENT
DE QUEBEC
ET DE SA REGION

RAPPORT

Liste des errata

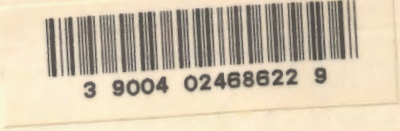
1.-	Table des matières	: 2. Habitations	- Lire	:	Habitation
2.-	p. 4 - dernière ligne:	. . et par après	- "	:	et peu après
3.-	p. 9 - première "	: . . sur plan régional	- "	:	sur le plan régional
4.-	p.12 - 12e ligne	: . . standards de vies	- "	:	standards de vie
	p.12 - 13e ligne	: . . imposée	- "	:	imposées
5.-	p.18 - 33e ligne	: . . concourera	- "	:	concourra
6.-	p.22 - 12e ligne	: mesures adoptés	- "	:	adoptées
	p.22 - 27e ligne	: . . concoure	- "	:	concourt
7.-	p.23 - 2e ligne	: . . entempestives	- "	:	intempestives
8.-	p.25 - 13e ligne	: . . l'extention	- "	:	l'extension
9.-	p.34 - 35e ligne	: . . carefour	- "	:	carrefour
10.-	p.47 - 11e ligne	: . . carrefours) s,oit	- "	:	carrefours), soit
11.-	p.49 - 2e ligne	: . . ampuanti	- "	:	empuanti
12.-	p.53 - 30e ligne	: éléments qui ont survécus	- "	:	éléments qui ont survécu
13.-	p.54 - 9e ligne	: liée là la vie	- "	:	liée à la vie
14.-	p.55 - 19e ligne	: transfromation	- "	:	transformation
	p.55 - 31e ligne	: acquit	- "	:	acquis
15.-	p.56 - 4e ligne	: hommage à justice	- "	:	hommage et justice
16.-	p.59 - 23e ligne	: bordées	- "	:	bardées
	p.59 - dernière ligne:	et on semble	- "	:	et en semble
17.-	p.61 - 26e ligne	: lié à l'histoire	- "	:	liée à l'histoire
	p.61 - 27e ligne	: et il affecte	- "	:	et elle affecte (L'esthétique)
18.-	p.66 - 1ère ligne	: . . à la border	- "	:	à le border
	p.66 - 27è ligne	: . . aménuités	- "	:	aménités

PHOTOS - COURTOISIE DE:

L'Inventaire des Oeuvres d'Art

Le Commissariat de l'Industrie

L'Office Municipal du Tourisme


3 9004 02468622 9

DATE DUE

JOSEPH S. STAUFFER
LIBRARY
NOV 25 1995

DISCH
NOV 20 1995

JOSEPH S. STAUFFER
LIBRARY
JUN 17 1999

AUG. 10/99R

AUG 11 1999
JOSEPH S. STAUFFER
LIBRARY
DEC 13 1999

DISCH
DISCH
DEC 13 1999

JQ 1.2

Greber, Jacques.
AUTHOR

Projet D'Amenagement
TITLE
de Quebec et de sa Region

DATE	ISSUED TO

Greber, Jacques

Projet D'Amenagement
de Quebec et de Sa
Region – Rapport